ANNO XXXIV - N. 12 COPIE 180.000 DICEMBRE 1928 - ANNO

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

LE VIE D'ITALIA

ORGANO VFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE - PER - LE INDVSTRIE TVRISTICHE

QUESTA RIVISTA SI COMPONE: DELLA PUBBLICITÀ DALLA PAG. I ALLA PAG. XVI; DEL TESTO DALLA PAG. 923 ALLA 1002; E DEL NOTIZIARIO DALLA PAG. 449 ALLA 496.

Richiedere l'opuscolo **«A»** *che viene inviato gratis*

SOCIETÀ NAZIONALE DEI RADIATORI

Casella post. 930 - MILANO - Telef. 27-835 - 27-822

Officine Pio Pion - Milano (120)

Via Lambro, 6 - Telefono 20-163
Telegrammi: Pio Pion Milano - Code Used: A. B. C. 5th Edit.
CASA FONDATA NEL 1908

Prima Fabbrica Italiana Apparecchi Cinematografici

PROIETTORE "SUPER-EUREKA„ (MARCA DEPOSITATA) SERIE 1928 IN BRONZO E ACCIAIO
Nuova lampada ad arco con specchio parabolico "PION„ - Economia del 75 %
Impianti completi per Proiezioni - ESPORTAZIONE
APPARECCHI SPECIALI per PROIEZIONI di CORPI OPACHI
Cataloghi e Listini - gratis

Esposizione Cinematografica TORINO 1923 - GRAND PRIX

SOCIETÀ ITALIANA REGISTRATORI

Corso R. Parco N. 33

Registratore di Cassa Italiano

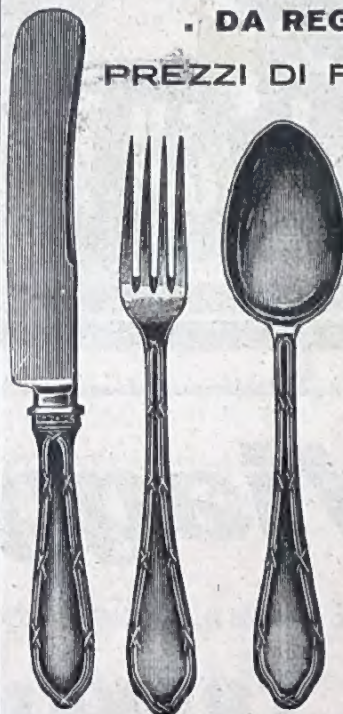
SOLIDO
ELEGANTE
PERFETTO

Si cercano serie Agenzie di vendita per le zone ancora libere.

POSATERIA

ARGENTERIA
. DA REGALO .

PREZZI DI FABBRICA

◇

PER RÉCLAME

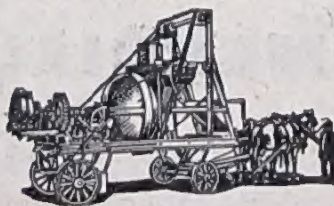
Servizio posate per 6 persone
Argento 800/00 massiccio
25 pezzi L. 700

Servizio posate per 12 persone
Argento 800/00 massiccio
49 pezzi L. 1275

GRATIS A RICHIESTA
LISTINO SPECIALE POSATE
E CATALOGO GENERALE 1927

CESARE MARINAI - MILANO (107)
Via S. M. Beltrade N. 1 - Telefono N. 83-206

BETONIERE
IMPASTATRICI
ARGANI-ELEVATORI
MATTONIERE
BLOCCHIERE ecc.

BETONIERA

FRANGIPIETRE
LAMINATOI
VAGL. LAVAT. SABBIA
MACCH. PIASTRELLE
MOLINI PER CEMENTO
MINERALI ECC.

PRIMA FABBRICA ITALIANA SPECIALIZZATA DI
MACCHINE PER EDILIZIA, CEMENTO,
MACINAZIONE, ASFALTO ECC.
OFFICINE MECCANICHE

L. VENDER & C. MILANO

— Via Domodossola, 11 —

PHILIPS

Argenteria Wellner
Quando vedete i
Tre Gnomi
pensate subito ad un magnifico servizio di
Argenteria Wellner
quello che ci vorrebbe proprio per la vostra tavola

OROLOGI
PER CAMPANILI
ED
EDIFICI PUBBLICI
F. MIROGLIO
DITTA
F.lli MIROGLIO
TORINO
Via Madama Cristina, 87
Telefono interc. 45-034

Il ragazzo che oggi si diverte col Meccano, sarà domani un ingegnere!

Questa gru gigantesca, usata nella costruzione di moli o dighe nei porti, serve per sollevare e collocare sul fondo del mare dei grossi massi o blocchi di oltre 200 tonnellate ognuno. Si tratta d'un meccanismo caratteristico per la sua potenza colossale, che dimostra i progressi enormi della tecnica moderna.

Col Meccano si può riprodurre esattamente questa gru per sollevamento e collocamento di massi.

Tutti i segreti dell'alta ingegneria s'imparano facilmente, divertendosi a costruire modelli Meccano. I ragazzi fanno le costruzioni col Meccano proprio come gl'ingegneri, usando dei pezzi di vera ingegneria in miniatura. I modelli Meccano corrispondono esattamente in ogni particolare alle vere costruzioni d'ingegneria e funzionano come le macchine vere.

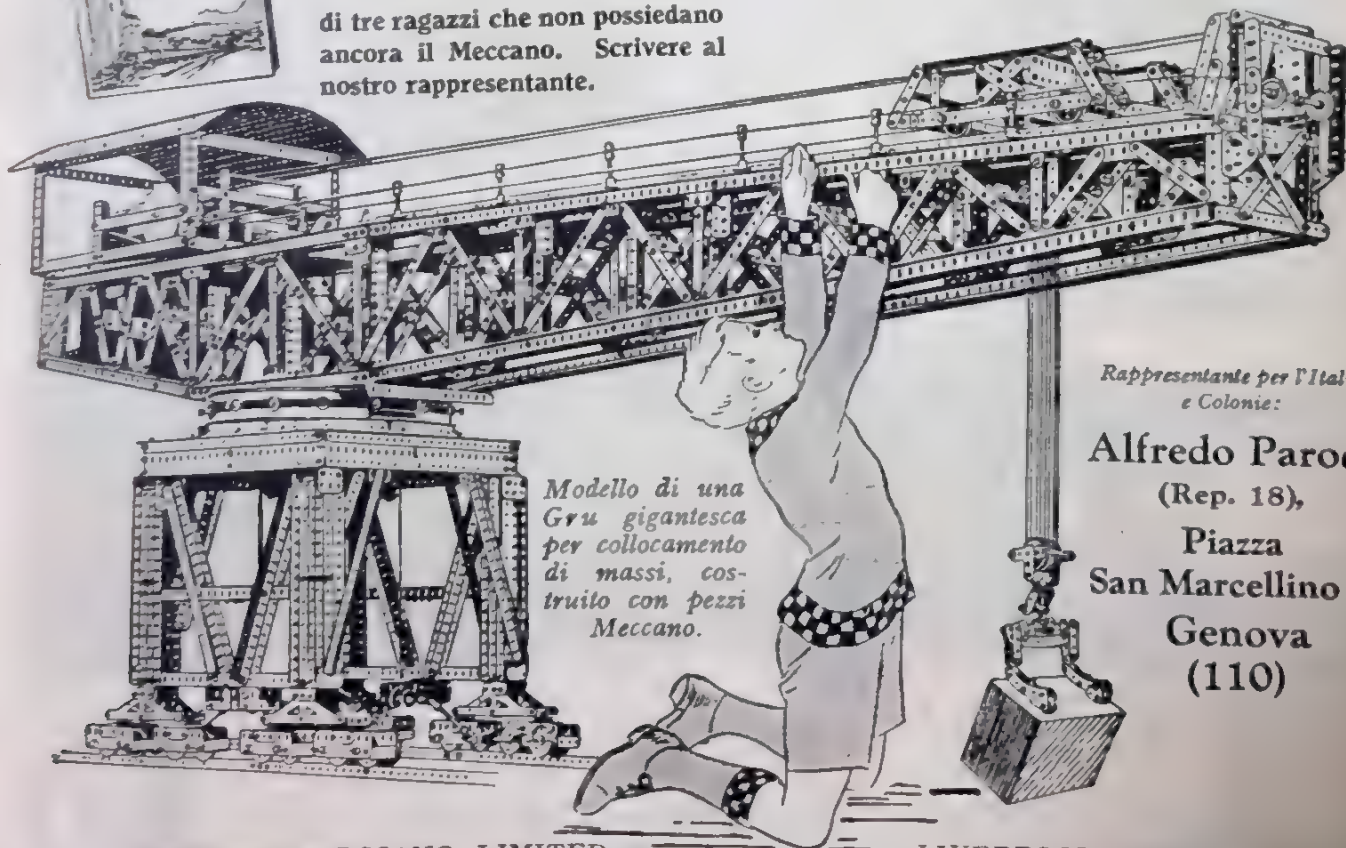
Quest'anno le scatole Meccano sono più grandi e migliori che mai.

MECCANO

L'INGEGNERIA RESA POPOLARE E A PORTATA DI TUTTI

GRATIS!

Chiedere il nuovo catalogo illustrato, che sarà spedito gratis e franco a chi manda gl'indirizzi di tre ragazzi che non possiedano ancora il Meccano. Scrivere al nostro rappresentante.

Prezzi delle Scatole Meccano da Lire 23.00 a Lire 2250.00

Modello di una Gru gigantesca per collocamento di massi, costruito con pezzi Meccano.

Rappresentante per l'Italia e Colonie:

Alfredo Parodi
(Rep. 18),
Piazza
San Marcellino 6,
Genova
(110)

Fabbricanti: MECCANO LIMITED, LIVERPOOL, INGHILTERRA

IL PIÙ BEL DONO DI UN BATTESIMO.

Quante volte padrino e madrina di un battesimo sono impacciati nella scelta del dono al neonato.

Vogliamo qui dare un consiglio pratico e veramente illuminato per questa scelta

Isolatamente, od unendo i fondi disponibili di entrambi (a seconda della potenzialità finanziaria del padrino e della madrina) ammettiamo che vi siano disponibili per il dono di battesimo L. 700.

Ebbene, versando L. 680 all'**Istituto Nazionale delle Assicurazioni**, si può portare in regalo al neonato (per meglio dire ai genitori che saranno contentissimi) la polizza di assicurazione di un contratto stipulato a favore del bimbo il quale all'età di 20 anni si trova ad avere L. 2142 senza che il contraente abbia versato altri premi.

E questa forma di assicurazione, chiamata: capitale differito a premio unico, può anche essere perfezionata, dando in pari tempo al padrino e alla madrina la soluzione del problema: regalo ad ogni ricorrenza avvenire (compleanno, onomastico, comunione).

Poichè l'**Istituto Nazionale delle Assicurazioni** accetta su contratti di capitale differito successivi versamenti liberi per somme non inferiori a L. 100 destinate ad integrare l'originario atto di previdenza, il contraente (e nel nostro caso: il donatore) può, in ulteriori ricorrenze, migliorare il dono iniziale con versamenti di lire 100 che oltre ad insegnare al bimbo — fattosi intanto grandetto — il concetto del risparmio, vengono anch'essi trasformati in capitale differito o in corrispondenti quote di rendita.

Ad ogni versamento di L. 100 corrisponderà un capitale all'età di 20 anni, che varia a seconda dell'età del bimbo all'atto del versamento stesso.

Così, senza essere troppo munifico, il padrino di cui parliamo, verserà, per esempio, L. 100 al primo dente (a un anno di età del bimbo) e ancora L. 100 per i primi passi (2° anno) e poi all'entrata all'asilo (4° anno) e alla cresima (6° anno).

Il figlioccio all'età di 20 anni riceverà complessivamente un capitale di lire 3015 circa.

Ottimo risultato dunque, ed altamente morale, col minimo sforzo.

S 28.12
Nougatine
caramella
croccante
UNICA
nougatine
unica

ANNO XXXIV **Sommario del Fascicolo di Dicembre** **N. 12**

Abbonamento per il 1928 (dal luglio al dicembre) L. 9,40 (Estero L. 18,40).

Abbonamento per il 1929 { se effettuato entro il 31 dicembre 1928 **L. 15,40 (Estero L. 30,40)**
se effettuato dopo il 31 dicembre 1928 **L. 18,40 (Estero L. 36,40)**

Associazione al T. C. I. *Soci Annuali*: L. 15,20 (Estero L. 25,20) più L. 2 di tassa d'ammissione.
Soci Vitalizi: L. 150,20 (Estero L. 250,20); *Soci Vitalizi Fondatori della Sede*: L. 250,20 (Estero L. 350,20).

La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, **alla Direzione Generale del T. C. I.**

LE VIE D'ITALIA

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

LEGGE 7 Aprile 1921 n° 610 · ROMA · Via Marghera 6 · Angolo Via dei Mille

TURISMO NAZIONALE · MOVIMENTO FORESTIERI · PROPAGANDA · ALBERGHI · PRODOTTO ITALIANO · SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Anno XXXIV - N. 12	Proprietà letteraria ed artistica — Riproduzione vietata Non si restituiscono manoscritti nè fotografie Questa Rivista si compone: della pubblicità dalla pag. I alla pag. XVI; del testo dalla pag. 923 alla 1002; e del notiziario dalla pag. 449 alla 496.	Dicembre 1928 (Anno VII)

L'ARTE ITALIANA NEL MONDO

Iniziamo con oggi una collana di articoli originali, densi di notizie inedite, svariati di argomento, destinati a far conoscere anche in Italia le opere create dal genio italiano oltre i confini della Patria. Furono legione gli artisti nostri che operarono all'estero; dagli architetti e lapicidi Comacini dei secoli più oscuri del medioevo ai fantasiosi ed esuberanti decoratori barocchi v'è tutta una caterva di nomi e di opere, famosi fuori, spesso oscuri in Patria, che l'Italia ha il dovere di conoscere, di ammirare. Nel contributo recato dagli Italiani alla civiltà del mondo questo fatto d'esportazione artistica tiene il primo posto; e si deve all'opera di questi Maestri, se il nostro Paese conquistò e tenne per secoli e secoli il primato nell'arte.

Perchè i singoli argomenti fossero trattati sulla base di una sicura informazione e misurati nei giudizii, schivando ogni esagerazione che discredita, ci siamo rivolti alle fonti più attendibili e possibilmente dirette, ottenendo la collaborazione di chiarissimi scrittori d'arte italiani e stranieri. Questi scritti, che usciranno su Le Vie d'Italia *e, in buona parte, su* Le Vie d'Italia e dell'America Latina, *costituiranno un repertorio dei più interessanti per la storia dell'arte italiana all'estero.*

*Ma non basta. Sotto il titolo dell'*Arte italiana nel mondo *le nostre riviste illustreranno anche i capolavori di pittura e scultura che arricchiscono tante delle maggiori Gallerie e tutti i più importanti Musei stranieri.*

Iniziamo la serie dei nostri articoli con questo brillante studio di Hans Tietze *— professore di storia dell'arte all'Università di Vienna — sui* Pittori e scultori del Barocco in Austria, *studio il quale costituirà, per la massima parte dei lettori nostri una novità assoluta; e non potrà a meno, venendo da fonte così autorevole ed imparziale, di riempire di giusto orgoglio il nostro senso d'amor patrio, nell'apprenderci che le lettere e le arti italiane ebbero tanta importanza ed accoglienza nel periodo forse più luminoso della Capitale austriaca.*

(*fot. Oesterr. Lichtbildstelle*)

MARCANTONIO CHIARINI - SOFFITTO AFFRESCATO NEL PALAZZO KINSKY A VIENNA.

PITTORI E SCULTORI ITALIANI DEL BAROCCO IN AUSTRIA

VIENNA era nel Settecento sotto vari aspetti una città italiana; e, data la importanza determinante che in quell'epoca possedeva la residenza imperiale per tutto il Regno, anche tutta l'Austria dell'epoca barocca era zeppa d'elementi italiani. Nel mentre i viaggiatori francesi si lamentavano della difficoltà d'intendersi in cotale Paese, gli italiani vi si sentivano come in casa propria. « Dopo un viaggio di trecento miglia oltre l'Alpe, crede ognuno che dall'Italia giunga a Vienna, di trovare quivi simiglianza con quelle città ch'egli abbandonò e di respirare nel mezzo dell'Austria un po' d'aria italiana ». Così scrive Nicolò Madrisio nel suo diario del 1718; e molti altri illustri viaggiatori del Sud confermarono in seguito tale impressione.

La vicinanza e le molteplici relazioni d'indole politica, economica, militare, culturale avevano provocato quest'accostamento. Italiana — e non francese, come negli altri paesi d'Europa — era quivi la seconda lingua corrente, e in certo senso persino superiore alla lingua madre. Chè, nel mentre il viennese del Settecento veniva parlato sin nelle classi più alte come un dialetto rigurgitante di provincialismi, era un bell'italiano l'idioma della società colta. Si pensi che la stessa imperatrice Maria Teresa non si azzardò a parlare il tedesco, ricevendo in udienza il grande purista sassone Gottsched; che gli storici e i poeti di corte erano italiani, che l'opera si rappresentava in italiano; e i cultori delle arti figurative rivolgevano naturalmente i loro sguardi verso il Paese, il quale, secondo il loro concetto, era la patria di tutte le belle arti.

Questa fede nella superiorità dell'arte italiana veniva condivisa, alla fine del Seicento e all'inizio del Settecento, in ugual guisa dai mecenati e dagli artisti. I grandi amatori dell'arte si trovavano in diretto contatto con i centri italiani ed avevano conosciuto parecchi degli artisti italiani durante missioni diplomatiche o azioni militari. Il principe An-

(*fot. A. Schwarz, Linz*)

FONTANA DI AUTORE ITALIANO IN UNA PIAZZA DI LINZ SUL DANUBIO.

[illegible]

tomo Floriano di Liechtenstein aveva visitato il padre Andrea Pozzo sui ponti di lavoro a Roma, prima d'invitarlo a Vienna; e Giovanni [illegible] ...tto le [illegible] durante [illegible] di Savoia, [illegible] ...ncare il « Belvedere [illegible] ...o a Vienna. La na[illegible] prima fioritura barocca [illegible]; artisti d'origine nor[illegible] il loro cognome, - - come [illegible] ...nte, che si chiamava in ori[illegible] loro nome di battesi[illegible] come l'architetto Hildebrand, che firmava Gian Luca le sue lettere, costantemente scritte in italiano, dirette ai suoi committenti dell'aristocrazia.

Gli altri artisti avevano studiato, quasi senza eccezione, in Italia e con speciale preferenza a Venezia, dove il monacense Carlo Loth aveva preso cittadinanza col nuovo nome di Carlotto e dirigeva una specie d'accademia per i suoi nordici conterranei. Ma anche Bologna e Napoli trovavano i propri se[illegible] Daniele Gran, per esempio, il più ce[illegible]to dei pittori barocchi austriaci della prima generazione era uno scolaro di Francesco Solimene. E per gli scultori, il più notevole, Giorgio Raffaello Donner, allievo del [illegible]iano Giovanni Giuliani, trovò più tardi [illegible]ente la via verso la patria di quest'ul[illegible]

*
* *

Non v'è quindi da meravigliarsi se gli artisti italiani trovarono nel Nord un terreno ben preparato e molti d'essi seguirono la lusinga dell'eccezionale attività artistica e della generosità dei committenti, che loro veniva offerta. Pertanto son da distinguere due gruppi d'artisti, gruppi che spesso si con-

(fot. Harter-Part. Steir)

DIEGO FRANCESCO CARBONE - STATUA NEL CONVENTO DI S. FLORIANO.

(fot. S. Reiffenstein, Vienna)
ANTONIO BEDUZZI - DECORAZIONE DELLA SALA PRINCIPALE NEL PALAZZO DELLA PROVINCIA (LANDHAUS) DI VIENNA

fondono: l'uno vien formato dagli artigiani, che portano la loro tradizione di destrezza in un Paese, dove le attività costruttrici erano rimaste interrotte per lungo tempo dai conflitti religiosi e dalle azioni di guerra; l'altro gruppo vien formato dai singoli virtuosi, che venivano chiamati per merito delle loro attitudini personali. I primi, in massima parte oriundi del Comasco, giunsero in Austria a famiglie intere, e molti vi presero stabile

(fot. S. Reiffenstein, Vienna)
GIO. GIULIANI - IL CRISTO E S. PIETRO (GRUPPO NEL CONVENTO DI HEILIGENKREUZ).

(*fot. S. Reiffenstein, Vienna*)
GIOVANNI GIULIANI - DECORAZIONE DELLA PORTA PRINCIPALE DEL PALAZZO LIECHTENSTEIN A VIENNA.

dimora; erano specialmente muratori, stuccatori, scultori-decoratori e molti d'essi — come Santino Busi, Antonio Aliprandi, Francesco Piazzoli — si elevarono a produzioni eccellenti. Tuttavia codesti artigiani son da distinguere dai veri e propri artisti, i quali si mettevano per alcun tempo ai servigi di qualche nobile cultore d'arte, ritornando quindi in patria oppure recandosi altrove a raccogliere nuovi allori. I più di questi artisti vennero occupati e in parte anche chiamati in Austria da due potenti signori, dei quali l'uno era un membro del maggior casato d'Italia, l'altro un verace amico della cultura italiana, formatosi nell'educazione e nel lungo soggiorno di Roma. Tutt'e due son già stati nominati: sono il Principe Eugenio di Savoia e il Principe Antonio Floriano di Liechtenstein. Quasi tutti gli artisti, dei quali si dirà in seguito, furono in relazione con l'uno o con l'altro d'essi.

Così fu per esempio Giovanni Giuliani, con cui s'inizia la serie degli scultori, uno degli artisti «domestici» del Principe di Liechtenstein. Nei due palazzi edificati da Domenico Martinelli, quello di città e quello di villa, nel suburbio, il Giuliani eseguì tutti i lavori di decorazione plastica, come le figure dei timpani, le sculture dei portali, i vasi dei giardini: tutto in una maniera a metà elegante, a metà popolaresca, ch'egli aveva seco portato da Venezia, ove era nato nel 1663. Per quali casi egli giungesse alla scuola di uno scultore monacense e poscia si stabilisse a Vienna, non ci è dato di sapere. Egli passò la seconda metà della sua vita — dal 1710 sino all'anno di sua morte 1744 — nel convento cistercense di Heiligenkreuz (Santacroce) nel Wiener-Wald, dove, pur senza farsi prete, fu accolto quale «famigliare». In questa segregazione claustrale eseguì un grande numero di sculture in pietra e in legno per il convento stesso, per i luoghi circostanti e anche per Vienna. Il gruppo di modellini di argilla dei suoi lavori, che ancora si conserva nel piccolo museo del convento, offre una singolare visione dei metodi di lavoro d'una di quelle officine barocche, nelle quali venivano impiegate evidentemente forze di assai differenti levature. Dal fatto che anche il giovane Donner fu per alcun tempo annoverato tra gli aiuti di quella officina, si arguisce come il Giuliani abbia notevolmente influenzato tutta la susseguente evoluzione della scultura in Austria. La sua arte personale ne palesa la scuola bavarese, mitigata dalla origine veneziana di lui; i suoi lavori richiamano con la loro larghezza di fattura pittorica e con la loro esuberante vitalità quelli del bolognese Giuseppe Mazza, le cui opere il Giuliani deve aver potuto conoscere nelle raccolte artistiche del Liechtenstein oppure a Venezia, ch'egli visitò, al seguito dello stesso Principe, ancora una volta nei tardi anni di sua vita.

In aperto contrasto col Giuliani sta un altro scultore italiano, Lorenzo Mattielli, nato a Vicenza tra il 1682 e il 1688. A Vien-

(fot. S. Reiffenstein, Vienna)
LORENZO MATTIELLI - PORTALE DEL MINISTERO DELLE FINANZE (GIÀ PALAZZO DEL PRINCIPE EUGENIO) - VIENNA.

na lo si trova fra il 1712 e il 1732; visse poi e lavorò a Dresda, dove morì nel 1748. Mattielli è lo scultore caratteristico del «barocco», che deve aver prodotto con estrema facilità. La folla dei suoi lavori è stupefacente; per il principe di Liechtenstein eseguì splendide sculture da giardino; per il principe Eugenio i rilievi ai portali del palazzo d'inverno; per la corte imperiale alcuni gruppi monumentali alla Hofburg (castello di corte). Nell'istesso tempo uscirono dal suo studio molteplici opere d'ogni sorta per il convento di Melk, rilievi per la chiesa di San Carlo, gruppi per il portico della chiesa di S. Michele, e nel 1732, figure per il timpano del Zeughaus (armeria). Opere tutte di natura decorativa: debbono ornare un'architettura od un parco architettonicamente impostato. Opere di tal genere erano usuali nell'epoca barocca, ma il Mattielli ha saputo riempirle di nuovo spirito, trovando una nuova attraente formula d'arte. Il «ratto delle donne», ch'egli ha trattato nel giardino Schwarzenberg, è un motivo vecchio, che permette molteplici possibilità artistiche: l'impeto dell'uomo e la resistenza della donna creano un conflitto drammaticamente concentrato; e non per nulla, si son provati sempre a codesto tema, dal Rinascimento in poi, gli scultori più vivacemente dotati. I gruppi del Mattielli non lasciano dubitare che questo conflitto altro sia che finzione: nè si rapisce, nè si resiste qui sul serio. Non conflitti interiori trovano qui espressione, ma soltanto un delizioso gioco d'amore, corrispondente al gusto dell'epoca. Le figure, rinserrate insieme nel centro, scattano piene di movimento verso la periferia: le sagome frastagliate si staccano efficacemente dai verdi fondali del giardino.

Le doti decorative del Mattielli non sono da considerarsi come una semplice abilità manuale, bensì quale facoltà divinatoria a render sensibile l'attualità in forma attraente. Le statue degli Ercoli nel cortile della Hofburg non sono solamente destinate a interrompere la lunga fronte del tratto del Cancelliere con gruppi di sculture fortemente movimentate, ma rappresentano anche il simbolo dell'aumentata coscienza dell'Imperatore e del Regno dopo i duri tempi delle guerre e dei pericoli turchi. Il gruppo di San Michele, sopra l'ingresso della sua chiesa, è un motivo architettonico e spirituale, un simbolo della rinnovata potenza della Chiesa trionfante.

Il Giuliani e il Mattielli sono i due più importanti scultori barocchi italiani in Austria, ma non gli unici. Accanto ad essi è da menzionare Diego Carlone, di famiglia oriunda da Scaria in Val d'Intelvi, i cui membri s'incontrano dappertutto in Austria, Germania e Svizzera: questo Diego visse dal 1674 al 1750 e a San Floriano, nell'Austria superiore, eseguì statue in istucco grandi al vero negli appartamenti imperiali e nella cappella dei Prelati. Viene poi Giov. Stanetti, il quale contava tra gli scultori prediletti del Principe

(fot. S. Reiffenstein, Vienna)
MARTINO ALLOMONTE - L' « ASSUNTA »
NELLA CHIESA PARROCCHIALE DI KEFIRMARKT.

Eugenio; si notano di lui molte statue nel giardino del Belvedere e le sculture sul timpano della chiesa di San Carlo; a Baden presso Vienna eseguì, dietro progetto dell'Altomonte, una colonna commemorativa della peste del 1713, in cui le figure di Giobbe, Maddalena e Rosalia, sono trattate assai efficacemente nell'intensità della loro dedizione.

Infine è da ricordare ancora un noto virtuoso barocco, che passò una parte della sua vita errante anche in Austria, cioè Antonio Corradini da Este, le cui opere tarde a Napoli spingono notoriamente all'estrema possibilità i concetti pittorici della scultura. A Vienna egli si trovava nel terzo decennio del '600; qui eseguì nel 1732 la parte figuraria della fontana Giuseppina al Hoher Markt progettata da Fischer von Erlach e circa allo stesso tempo compì il monumento funerario di Giovanni Nepomuceno a Praga, progettato dal medesimo architetto. Senza data è l'altare di Santa Emma nella cripta del duomo di Gurk, un rilievo marmoreo colla morte della Santa fra due figure allegoriche di donne. La più importante di queste opere è lo sposalizio della Vergine sulla detta fontana monumentale viennese, dove si manifesta la vigorosità decorativa del Corradini, la cui arte può definirsi quale una tarda fioritura provinciale della scultura Berninesca.

***

Anche per i pittori si può incominciare con un protetto del Principe Liechtenstein, il trentino Padre Andrea Pozzo, il cui soggiorno a Vienna divenne importantissimo per tutto lo sviluppo della pittura nordica dei soffitti. Il Principe Antonio Floriano, ch'era stato dal 1680 incaricato straordinario e dal 1691 ambasciatore imperiale a Roma, s'era talmente interessato delle pitture che il Padre Pozzo stava eseguendo dal 1687 al 1694 nella chiesa Gesuitica di S. Ignazio, che andò a trovare l'artista sulle armature di lavoro; e questi ringraziò il Principe, dedicandogli un opuscoletto, in cui è esposto il programma di questi affreschi. Per tramite dello stesso Principe era stata accolta nel 1693 dall'Imperatore Leopoldo la dedica della prima parte del trattato del Pozzo sulla prospettiva; nel 1700 quella della seconda parte da Giuseppe I. Evidentemente le relazioni tra artista e protettore non furono mai del tutto interrotte: e così è probabile che fosse il Principe stesso a provocare, circa il 1704, la venuta dell'artista a Vienna.

Infatti l'affresco al soffitto della grande sala nella villa Liechtenstein è la prima opera del Pozzo che si riscontri a Vienna. Durante quest'opera, che si dilungò sino al 1708, il Pozzo affrescò anche un soffitto della Favorita Imperiale e dipinse diverse chiese del proprio ordine religioso. Fra queste opere, il soffitto del Pal. Liechtenstein è il meglio conservato: dimostra la trasposizione del sistema decorativo di S. Ignazio ad un ambiente profano. Oltre all'architettura reale della sala, torreggia una seconda architettura, finta, ma ben più audace, dove imponenti colonne racchiudono tutto un esercito di figure d'un mondo fantastico. Ma nel mentre nella chiesa romana è rappresentata la missione dei Gesuiti e la gloria del loro fondatore, appaiono qui le gesta d'Ercole e la sua apoteosi. L'au-

(fot. S. Reifenstein, Vienna)

GREGORIO GUGLIELMI - SOFFITTO AFFRESCATO NELL'AULA MAGNA DELL'ACCADEMIA DELLE SCIENZE A VIENNA.

dacia e la spontaneità, che qui congiunsero in un'armoniosa unità una grandiosa pittura architettonica con un' altrettanto grandiosa composizione figurale, rappresentarono agli occhi dei pittori un esempio di prim'ordine, che trovò imitatori innumerevoli e introdusse lo stile cortonesco, rappresentato dal Pozzo, nella pittura barocca del Nord. Il successo ne fu tanto più grande, in quanto che il trattato prospettico del Pozzo aveva trovato larga diffusione nei Paesi tedeschi.

Gli anni viennesi rappresentano così per il Pozzo il trionfo più grande: da ogni parte gli giunsero grandi commissioni. Avrebbe dovuto dipingere la chiesa di S. Pietro a Vienna e, in Boemia, la chiesa del convento di Sedletz. Anche dall'Italia lo lusingarono con vistosi incarichi: avrebbe dovuto costruire e decorare una nuova chiesa dei Gesuiti a Venezia; Papa Clemente XI voleva ch'ei decorasse il soffitto di Santa Maria degli Angeli. Di tutto ciò non fu nulla: la morte lo ghermì sul palco di lavoro. Il Pozzo aveva appena progettato un nuovo altare per la chiesa della canonica a Vienna; ancora una volta l' arte sua magica finse con modesto materiale un'opera di massima pompa e gran costo. Morì durante il lavoro, il 31 agosto 1709: la sua opera aveva fatto del modesto gesuita un importante intermediario tra l'arte italiana e l'austriaca.

Nel suo compito di frangere la vôlta architettonica con mezzi illusionistici — innovazione che per primo aveva introdotto nella pittura Piero da Cortona colla vôlta di Palazzo Barberini a Roma — il Pozzo aveva per competitore Antonio Beduzzi da Bologna, che operava nell'Austria come architetto teatrale e decoratore. Le opere principali del Beduzzi sono quivi il soffitto del palazzo provinciale di Vienna e la sacrestia del convento di Melk; ambedue sono decorazioni di effetto brillante non comune, ma manca ad esse l'impeto e la forza travolgente delle invenzioni del Pozzo. Le quali invenzioni ebbero efficacia anche su quei pittori, che non possedevano quella conoscenza della prospettiva architettonica che avrebbe loro permesso di eseguire da soli codeste composizioni architettonico - figurali. Molti di costoro chiamavano all' uopo l' aiuto di prospettivisti specializzati, com' erano Gaetano Fanti e

ANDREA POZZO PARTICOLARE DEL SOFFITTO NELLA SALA GRANDE DEL PALAZZO LIECHTENSTEIN A VIENNA.

Ippolito Sconzani, specialisti in tal campo.

Accanto a questi soffitti alla cortonesca, per i quali il Pozzo aveva dato la spinta, vi erano i soffitti dipinti su tela, incorniciati di stucchi graziosi che ne aumentavano l'effetto pittorico. La differenza, di fronte al primo genere, consiste in ciò, che qui non si vuol raggiungere un'illusione, bensì s'intende va-

ANDREA POZZO - PARTICOLARE DEL SOFFITTO NELLA SALA GRANDE DEL PALAZZO LIECHTENSTEIN A VIENNA.

lorizzare maggiormente il soffitto nell'effetto estetico. Esempio di questo secondo genere decorativo sono i dipinti di Giacomo dal Po e di Francesco Solimena nel Belvedere superiore, e quelli di Carlo Carlone nel Palazzo Kinsky.

I pittori italiani, che aumentarono con i loro lavori il lustro del principale periodo

dell'architettura austriaca, provenivano dalle più svariate regioni. All'Italia settentrionale appartengono anzitutto Carpoforo Tencala, Giovanni Antonio Galliardi, Carlo Carlone, Giovanni Splendore, Antonio Pellegrini e Antonio Bellucci. Da Bologna vennero Marcantonio Franceschini, Marcantonio Chiarini, Gaetano Fanti, Antonio Beduzzi. La corrente romana è rappresentata dal Pozzo; quella napoletana dal Solimena. A Napoli nacque anche Martino Altomonte, che diventò uno dei più svelti e produttivi pittori del barocco austriaco: egli era allievo di G. Gaulli, Giacinto Brandi e Carlo Maratta e da giovane abbandonò l'Italia, per diventare pittore alla corte polacca, e giungere quindi, all'inizio del secolo, nell'Austria, dove soggiornò in diverse città, morendo nel 1745, più che novantenne, nel convento di Heiligenkreuz, dove era stato accolto, come il Giuliani, quale « famigliare ». Il numero delle sue opere è ingente: in gran parte dei conventi austriaci in molte altre chiese e palazzi si trovano suoi lavori. Suo figlio Bartolomeo continuò con uguale produttività, durante la sua vita novantenne, l'opera iniziata dal padre. Seguendo il nuovo gusto dei tempi — Bartolomeo morì nel 1783 — mutò egli in maniera lieve e graziosa la pesante e monumentale pompolità pittorica del padre.

Nel mentre l'Altomonte si stabiliva in Austria, il soggiorno del suo conterraneo Francesco Solimena non rimase quivi che un episodio. Egli era già un virtuoso festeggiato, quando venne qui e creò varie squisite decorazioni nel Belvedere superiore. Fra queste v'è un dipinto, che rappresenta Carlo VI nel mezzo della sua corte, mentre il conte Althan gli consegna l'inventario della Galleria Viennese, dipinto di vero interesse per la storia di questo museo; ma i ritratti più importanti di questo quadro non furono dipinti dal Solimena, bensì da J. G. Buerbach.

ANT. BELLUCCI - PITTURA DI SOFFITTO
VIENNA, PALAZZO LIECHTENSTEIN.

Nella seconda metà del Settecento la pittura barocca austriaca ebbe una seconda fioritura, la quale si basava maggiormente sopra le forze nazionali, concedendo minor spazio agli artisti italiani. Tuttavia occorre qui nominare, per questo tardo barocco, che corrisponde al regno di Maria Teresa, ancora alcune personalità di assai diverso valore, le quali continuarono le relazioni tradizionali tra l'Italia e l'Austria. Una si ricollega personalmente a codesta tradizione. Il figlio di Gaetano Fanti, Vincenzo, già nato a Vienna (1719) riprese l'attività del padre, ma non come prospettivista d'inesauribile fantasia, bensì quale direttore della galleria di quadri del Principe Liechtenstein. La sua produzione pittorica era minima; ma quale autore del primo catalogo stampato della Galleria che gli era affidata (1767) si acquistò durevole benemerenza per l'arte di Vienna.

Il secondo pittore ch'ebbe una parte notevole nella storia dell'epoca argentea del barocco austriaco, fu Gregorio Guglielmi, nato a Roma nel 1714 e morto a Pietroburgo nel 1773. Modernizzò egli secondo i tempi nuovi il vecchio schema della pittura di soffitto, sostituendo la realtà all'illusione, riportando il nebbioso regno dell'allegoria sulla terra ferma. La sua opera principale è il soffitto della vecchia università, edificata nel 1753-55 dallo Jadot, ora Accademia delle Scienze;

(fot. Oesterr. Lichtbildstelle)

GREGORIO GUGLIELMI - SOFFITTO AFFRESCATO NELLA GALLERIA DEL PALAZZO DI SCHÖNBRUNN, PRESSO VIENNA.

nientemeno che Pietro Metastasio gli fornì il programma letterario dell'opera. Già nella tendenza di ringiovanire il convenzionale mondo concettuale con l'immissione di nuove idee, si dimostra il nuovo spirito dell'epoca; non meno esso appare nell'intento di limitare l'allegoria, concedendo maggior spazio alla realistica rappresentazione. Ambidue gli elementi sono potenziati nei soffitti delle gallerie del Palazzo di Schönbrunn: nell'uno viene esaltata la potenza della casa d'Absburgo, nell'altro si rappresenta la vita dei soldati austriaci durante la guerra dei sette anni, senza addurre incorniciature prospettiche o crea-

BERNARDO BELLOTTO (DETTO IL CANALETTO) - IL PALAZZO DEL PRINCIPE LIECHTENSTEIN (DIPINTO NELLA GALLERIA LIECHTENSTEIN A VIENNA).

ture soprannaturali. Queste pitture — specialmente la figurazione dell'armata teresiana — son ricche di fresche osservazioni e di tratti aneddotici; e in esse v'è anticipato un bel saggio di quanto andò poi perseguendo la pittura storica dell'Ottocento senza sacrificare del tutto il tradizionale schema decorativo.

Due altri pittori dimostrano ancora più chiaramente il profondo mutamento prodottosi in questo tempo, perchè personificano tendenze, che sino allora non avevano avuto alcun valore. L'uno è Bernardo Bellotto, costretto dall'avanzarsi dell'armata prussiana nel 1759-60 a lasciare Dresda, dove dimorava, e a soggiornare a Vienna. In questo tempo dipinse quattordici vedute della città e dei suoi dintorni, piene di figurette, dove seppe afferrare con virtuosa maestria la fisionomia della Vienna teresiana.

L'ultimo pittore italiano del Settecento, che ebbe qualche notorietà, ma che già volgeva all'Ottocento, fu Francesco Casanova, di cui il fratello Giacomo, non parla sempre favorevolmente nelle sue *Memorie:* nell'avventurosa e instabile esistenza egli rassomiglia al fratello e in parte anche al Guglielmi. Nato da genitori italiani a Londra nel 1727, compare or qua or là in Europa; a Parigi brillò per due decenni quale abile pittore di battaglie, ed elegante « viveur »; a Vienna visse dal 1783, morendovi, nelle sue vicinanze, nel 1802. Alcunchè dell'inquieto ribollimento dell'epoca si riflette nelle sue opere e più ancora nella sua vita: egli non può adattarsi ai terribili rivolgimenti che costruiscono una nuova Europa al posto d'un decrepito mondo galante, e porta in salvo — come suo fratello Giacomo — la sua pericolante navicella nell'Austria, la cui composizione politica internazionale offre asilo ai naufraghi di tutti i Paesi. Ma non è più l'Austria superba e dinamica, che aveva prodotto cent'anni prima un barocco rigoglioso e che era stata abbastanza forte da assimilare anche i preziosi contributi che le avevano portato i pittori e gli scultori italiani quale nuova proprietà culturale.

HANS TIETZE
Professore di Storia dell'Arte all'Università di Vienna.

L'ISOLA DI SAN NICOLA, L'ISOLA DI SAN DÒMINO E IL CRETACCIO DELL'ARCIPELAGO DELLE TREMITI.

DA MANFREDONIA ALLE ISOLE TREMITI

Un paesaggio fantastico.

Il piroscafo, dato l'ultimo segnale di partenza, si distacca dal molo di Manfredonia e s'inoltra nelle acque placidissime del golfo, lasciandosi alle spalle la sterminata pianura del Tavoliere (dove le biondeggianti messi formano un mare d'oro a perdita d'occhio, che quasi sommerge i radi casciuali) e la città che porge le sue casette, le vecchie mura, le vele spiegate, al bacio del sole.

L'immensa mole del Gargàno si va gradatamente rivelando nella sua intima struttura: non è più la presuntuosa sagoma azzurrastra profilata contro il cielo, nè l'arcigna rupe malamente accessibile che si presenta a chi percorre la campagna sipontina; la montagna massiccia si trasforma in un sistema di monti e valli ricco di movenze e di aspetti pittoreschi. La città capoluogo dei *montanari*, Monte S. Angelo, si scorge a malapena dal basso. Aperta verso il mare, si vede invece tra i montuosi dossi la valletta ove si adagia il ridente paesello di Mattinata che, tra le diritte scogliere, ha un piccolo varco per godere di una breve striscia di spiaggia.

Poi le rupi si serrano di nuovo, cadendo verticali sul mare, alte, coronate di agavi, chiazzate di riflessi azzurrini, interrotte sovente da piccole caverne, rifugio di anitre selvatiche o di gabbiani.

La navigazione non troppo veloce, il bisogno di occupare le ore uguali e monotone, invitano alle peregrinazioni vagabonde della fantasia. Pensiamo che in realtà questi luoghi sembrano fatti apposta per attrarre (come attrassero sin dalle epoche più lontane) l'attenzione degli uomini, allettandoli a fermarvisi: ubertosi campi, foreste ricche di legname e di selvaggina, pietra da costruzione, pescosissimo mare, posizioni già difese dalla natura contro assalti nemici. Gli archeologi trovarono qui infatti le più remote tracce della vita umana, tra le più antiche di tutta la penisola. Senza dubbio la voce dell'uomo risuonò qui assai prima della fioritura di leggende del Re Dauno e di sua figlia Euvippe, consolatrice dell'argivo Diomede, che Venere vendicativa privò dei fedeli compagni — trasformati in anatre o in folaghe — quando ormai erano in vista della terra che li avrebbe accolti; certamente l'uomo compì il suo rude lavoro nella pianura assai prima che l'invitto eroe desse opera infaticabile a fondar città entro e fuori della Daunia. Morì egli in tarda vecchiezza e con onori divini fu sepolto in una delle isole, che furono forse teatro del castigo della dea e che da lui ebbero il nome di Isole *Diomedee*.

CARTA SCHEMATICA DELL'ARCIPELAGO DELLE TREMITI.

Ivi di preferenza si raccolsero i poveri uccelli che seguitano a lamentarsi di aver perdute le sembianze umane, figli del Pleuronio [illegible], di Lico, di Ida, di Rotenore, di Nit-[illegible], di Abas.

Nessuna — io credo — delle nostre più illustri prosapie può vantare una più antica singolare origine di quei nobilissimi volatili che numerosi mi volteggiano allegramente sul capo, tal quale come se io fossi un autentico greco degli antichi tempi. (Non occorre ricordare che le *Aves Diomedaeae* esternavano la loro simpatia solo ai navigli di Grecia; mentr'erano capaci invece di scatenare un'offensiva contro i navigli dei barbari).

Consulto la *Cronaca Istoriale di Tremiti* edita a Venezia, presso Giovan Battista Colosino nel 1606, bel libriccino che ho portato come un *vade-mecum*, « cosa curiosa et segnalata »:

« Cotesti uccelli — scrive il mio autore — chiamansi di presente Artene, più grandi alquanto delle anitre; le piume sopra la schiena sono di color azzurro scuro verdeggiante, bianche sotto il petto, il capo grosso e rotondo, gli occhi risplendenti come fuoco, il rostro uncinato alquanto, le gambe corte, i piedi gialli cartilaginati come le Ocche, le ali alquanto longhe e tutto che siano altrove uccelli di tal sorte, trovansi nondimeno in maggior quantità in coteste Diomedee Isole. I quali annidano nelle caverne o bucche delle pietre, bastando loro un solo vuovo da covare. Di giorno pescano nell'alto mare, la notte poi nelle caverne fra i sassi si rinchiudono. Nel tempo poscia della state, di notte, fanno risuonare d'ogni intorno gli scogli col loro grido o canto, simile al pianto de' bambolini nella culla... ».

Vieste, la solitaria.

Siamo ora dinanzi ad uno dei punti più pittoreschi del promontorio. Contro il cielo intensamente azzurro e sul mare che ha toni d'indaco, altissimi scogli risplendono di candido bagliore: gli strati della roccia sono orizzontali e così marcati e sottili che si ha l'impressione di colossali ruderi architettonici. Sono le ripe di Monte Barone, di Coppa Carcia e della Testa del Gargano. Poi di nuovo la scena si trasforma: ed ecco Vieste, la solitaria, con le sue case poste ad anfiteatro in fondo al bel porto naturale tra le punte di S. Francesco e di S. Felice, tra cui si distende la lunga e sottile isola del Faro. In alto domina il cinquecentesco Castello, eretto a difesa della località, contro le terribili incursioni di pirati turchi.

La nostra mente ricorre a quel Consalvo di Córdova che ne fu fondatore e faudatario, e al buon Celestino V, il papa dantesco « che fece il gran rifiuto » e che vuolsi abbia scontato a Vieste la prigionia inflittagli dal suo successore Bonifacio VIII.

Il nome del Paese deriverebbe, secondo una etimologia molto rettilinea, da Vesta o da Hestia, la dea del focolare, a cui dicono fosse dedicato un tempio eretto tra i bianchi scogli.

Dopo Vieste, la costa Garganica volge a settentrione, non più composta di nude ed aspre rocce, ma coperta da una vegetazione sempre più folta e lussureggiante.

Si scorge ora Pèschici con le sue casette annidate su di un'alta rupe e, a breve distanza, un piccolo seno di mare che interpone il suo turchino tra le argentine macchie degli oliveti.

Da San Menaio a Rodi Garganico e su, a Vico, il verde assume le più variate gradazioni; i più rigogliosi aranceti e le più profumate limonaie si alternano con folte pinete,

ARCIPELAGO DELLE TREMITI, SECONDO UNA STAMPA DEL 1606. - VI SONO DISEGNATE LE GALERE TURCHE ASSEDIANTI LE ISOLE NEL 1567 E LE BATTERIE DEI MONACI CHE RIUSCIRONO A CACCIARE IL NEMICO.

con prosperose piante da frutta, con fantastici grovigli di fichi d'India. In alto i giardini finiscono ai limiti della grande selva demaniale *Umbra Jacotenente*.

Ed ecco Rodi, dalla bella e vasta spiaggia sabbiosa, con le sue linde palazzine arrampicate sul colle amenissimo: gli scrittori locali ne fanno risalire l'origine alle più remote età. Il suo nome primitivo era *Uria* e in molte carte dell'Italia antica è indicato *Urias Sinus* il golfo di Manfredonia.

Distrutta dai Goti, la cittadina sarebbe stata ricostruita da immigrati rodii, che le avrebbero dato il nome della madre patria. Fu per secoli feudo della famiglia Nicastro; e Alessandro III vi si imbarcò nel 1176 per recarsi a Venezia incontro a Federico Barbarossa.

In vista dell'Arcipelago.

Partito alle 8 da Manfredonia, il piroscafo ha costeggiato il promontorio per ben sette ore.

La prua taglia ora dritta verso le Tremiti ove, a rigor d'orario, dovremmo giungere alle 17.15, ma le successive fermate ci hanno procurato un forte ritardo e perciò non potremo giungervi prima delle 18.30.

***

Le Tremiti costituirebbero, geologicamente, il residuo di una catena che prolungava in mare il massiccio del Gargàno, e che un immane cataclisma fece inabissare in gran parte, dando all'Adriatico l'aspetto attuale. Ora gli sperduti scogli ci si presentano nei loro precisi lineamenti: vediamo l'isola ubertosa di S. Dòmino (*Trimerus, Tremerum, Tremetis*) folta di pini, di ulivi, di vigne; l'isola fortificata di S. Nicola, cinta di mura turrite, con la chiesa e l'ex-convento, priva quasi di vegetazione, ma occupata da fabbriche per una buona metà della sua estensione. Gli altri tre isolotti sono di scarsa importanza: *Cretaccio*, mole giallastra di tufo; *Caprara* o *Capperara* così nominata per l'abbondante produzione di capperi, e il minuscolo scoglio detto *La Vecchia*.

S. Dòmino ha uno sviluppo di costa di sette chilometri; San Nicola di cinque; la minima distanza dall'arcipelago alla penisola (foce del Tortore) è di circa venticinque chilometri.

Nelle acque delle Tremiti si pescano squisite aragoste e finissimo pesce di scoglio e non vi sono rare le conchiglie di madreperla.

LA FACCIATA DELLA CHIESA DI SANTA MARIA NELL'ISOLA DI S. NICOLA (TREMITI).

Cretaccio. In attesa che le barchette di S. Nicola ci vengano a prendere ammiriamo la bellissima scena: le alte rupestri coste dell'arcipelago e le mura di San Nicola s'infuocano ai raggi del sole occiduo, mentre in lontananza, sul mare opalescente, le coste della penisola si profilano tenuemente nella luminosità vaporosa che precede il tramonto.

Mentre ci accostiamo all'approdo, contempliamo il singolare intrico di mura e di fabbriche che ha insieme i caratteri di castello e di paese, di prigione e di convento. Alla nostra curiosità corrisponde quella degli isolani, che assistono dall'alto, dietro una robusta cancellata, all'arrivo del piroscafo, unico collegamento bisettimanale col resto del mondo. Questo arrivo costituisce per essi un periodico avvenimento, che acquista carattere di particolare importanza allorchè fra gli sbarcati appare qualche fisionomia sconosciuta.

Percorriamo ora un'angusta mulattiera serrata tra le rocce del monte e un muretto tutto bucherellato da feritoie, e giungiamo dinanzi ad una porta guernita di piombatoi e d'una feritoia da colubrina. Qui, al tempo dei canonici, era il corpo di guardia e s'imponeva, agli stranieri che volessero entrare nella fortezza, di deporre le armi. Ora non v'è anima viva e noi passiamo oltre.

Dopo un buio antro, ove i nostri passi risuonano sinistramente, percorriamo un altro tratto di strada che ci porta ad una seconda porta simile alla prima. Attraverso un altro andito giungiamo ad una spianata ove sorgono le case degli isolani e alcuni grandi capannoni che una volta servivano da alloggio per i coatti e che ora, raccolti tutti i coatti a San Dòmino, sono ceduti in affitto alla popolazione, che cresce ed è perseguitata — anche là! — dalla penuria di case.

La spianata è protetta, sul ciglio della rupe, da quell'alto massiccio cancello, attraverso cui gli isolani avevano assistito al nostro arrivo, e che ricorda la vecchia sistemazione dell'ambiente a luogo di pena.

Al lato opposto della spianata sorge un

Circa le specie vegetali, l'Amati nota come particolare alle Tremiti l'*Alisso Leucadeo* « bellissimo a vedere per i suoi fiori gialli disposti a corimbo » e la *Centaurea*, così detta perchè vuole la leggenda che il Centauro Chirone l'usasse per guarire una ferita infertagli da una saetta di Ercole. Essa fu poi sempre considerata come un'erba risanatrice, e Virgilio, nella IV Georgica, consiglia gli agricoltori di usarla in unione ad altre erbe, per comporre il cibo ravvivatore delle api assopite.

Prosperano bene nelle isole l'olivo e la vite e vi raggiungono una particolare squisitezza i fichi « di tal gusto e sapore — scrive il nostro cronista — che crederebbesi ognuno, non dal Piceno, ma dal Paradiso terrestre esser venuti ».

Vestigia d'arte e di storia.

Il vaporino entra nell'ottimo porto naturale costituito dal canale che corre tra San Dòmino e San Nicola, chiuso a settentrione dal

maestoso muraglione, che cinge la sommità dell'isola, quella che potrebbe dirsi l'acropoli, col tempio di Santa Maria e il Convento. Vi si arriva dopo aver attraversato una terza porta fortificata, protetta da un torrione poligonale, avanzo forse dell'antica rocca costruita da Carlo II d'Angiò. Altri anditi oscuri ed un'ampia gradinata sboccano, come di sorpresa, dinanzi alla bella facciata di Santa Maria, animata dalla più composta gaiezza del Rinascimento.

(fot. prof. G. Cecconi)
IL GRANDE POLITTICO, DEL SEC. XV, DI LEGNO SCOLPITO, NELLA CHIESA DI S. MARIA NELL'ISOLA DI S. NICOLA.

Di fianco e dietro la chiesa si estende l'antico convento, occupato oggi dagli uffici della Direzione della colonia penale. Più avanti, un gran torrione a baluardo (*Cavalier de S. Nicola*) domina i possibili accessi dalla parte dell'isola non occupata da fabbriche e da fortificazioni; sotto il torrione i Canonici avevano iniziato « *una tagliata nel vivo sasso profonda che lo spicca dallo scoglio di S. Nicolò* », ma la tagliata non fu mai condotta a termine. Sul torrione, al posto della bandiera crociata dei Lateranensi, sventolano ora le bandierine semaforiche della R. Marina e nei giorni solenni il Tricolore.

Da questo tormentato scoglio, come dalla spianata, detta un tempo *prato asinario*, perchè vi si facevano pascolare gli asini, venne in luce abbondante materiale archeologico. Sul ciglio sud-est di S. Nicola si trova l'antro di Diomede, dove si credeva fosse stato il sepolcro dell'eroe argivo e il suo tesoro. L'avrebbe scoperto un eremita «*per rivelazione della gloriosa Vergine Maria*». Una gran quantità d'oro, molte teste ed ossa, « *et in uno avello una gran testa di corona d'oro coronata.... che credesi essere stata di Diomede o di suo figlio* ».

Di ritrovamenti di vasi, probabilmente suppellettile funeraria, parlano tutti coloro che si sono occupati delle Tremiti; ma ne è ancor viva la memoria negli stessi abitanti attuali, che, non senza diffidenza, giungono a farvene vedere qualche meschino esemplare rimasto; il materiale migliore andrà errando da una raccolta all'altra o da un antiquario all'altro, se non ha preso posto nei grandi musei, senza che se ne conosca l'esatta provenienza. Scavi razionali condotti anche nella isola di S. Dòmino, darebbero buoni risultati, se è vero che, qua e colà, si scoprivano in passato « *belle e grandi rovine di case e pavimenti e molti sepolcri con vasi, sparsi per ogni dove* ».

I monaci battaglieri.

È difficile immaginare un'insieme più pittoresco di questo castello monastico, nonostante che le sue mura siano oppresse dalla vecchiaia e dall'abbandono e in tante parti deturpate da rozzi restauri, da modifiche e da aggiunte.

A prescindere da pochi avanzi angioini, il

castello risale alla prima metà del sec. XV, ed è stato costruito dai Canonici regolari Lateranensi di S. Frediano di Lucca, condottivi nel 1412 dal loro riformatore Leone da Carrara. Le isole erano deserte perchè alcuni anni prima i frati cistercensi, che vi stavano da secoli, erano stati massacrati da corsari dalmati di Almissa, introdottisi con uno stratagemma degno di Ulisse. Prima dei cistercensi, vi erano già stati altri monaci, che vennero espulsi per ordine del Pontefice, per aver troppo trascurato l'osservanza delle regole claustrali. La chiesa poi — fatta costruire dall' eremita scopritore del tesoro — si riteneva fondata e consacrata nientemeno che all' epoca costantiniana.

Di essa, solo il portale conserva tracce dei sistemi architettonici già introdotti dai cistercensi a Fossanova e a Casamari.

Il pavimento a mosaico con motivi ornamentali a palmette, a fiori stilizzati, a girali, a cerchi concentrici, con figure di pesci, di *aves diomedaeae*, di cervi e di elefanti, ha uno spirito che potrebbe chiamarsi bizantino-pugliese, e appare quindi evidentemente anteriore alla venuta dei cistercensi.

CROCIFISSO BIZANTINO DEL SEC. XI - XII.

Vero tesoro artistico è un Crocefisso di carattere bizantino del tutto simile a quello che si conserva nel Duomo di Spoleto e agli altri, non rari nell'Umbria, che hanno preceduto l'interpretazione francescana, assai più realistica e commovente, dell'agonia del Redentore. È stata gran ventura dello scrivente aver potuto salvare dalla completa distruzione la preziosa opera d'arte, affidandone il restauro ai valenti restauratori Domenico e Tullio Brizi di Assisi. Racchiuso nel Seicento in una brutta custodia di legno intagliato e dipinto, il prezioso cimelio, abbandonato alle ingiurie del tempo e dell'umidità, si andava decomponendo insieme con la custodia medesima. Una tavoletta a pie' della Croce recava questa curiosa iscrizione in latino: « *Qui portata dalle spiagge di Grecia per le salse onde, io Croce da me stessa conducevo la nave. Sappi inoltre, o lettore, che dopo 149 lustri e mezzo dell'era cristiana, il settimo giorno di febbraio, correndo la prima indizione, giunse qui il pontefice Zaccaria* ». I centoquarantanove lustri e mezzo corrispondono al 747 e precisamente al sesto anno del pontificato dell' unico Zaccaria che sia salito al seggio di Pietro.

Leone di Carrara, giunto alle Tremiti per incarico di Giovanni Domenico Cardinale di S. Sisto, trovò il convento deserto e recante ancora i segni della devastazione e dello scempio. Si accinse all'opera di ricostruzione, che fu poi continuata da suoi successori.

Gli abati Cipriano Milanese e Matteo Vercellese, che riuscirono in breve tempo a cingere l'isola di forti mura e di baluardi, abbellirono la chiesa all'interno e all'esterno; ricostruirono il monastero con semplice signorilità, adorno di bei portici e provvisto di vaste cisterne per l'acqua piovana, rese necessarie dalla assoluta mancanza di acque sorgive.

I buoni canonici, per non fare la triste fine dei cistercensi, esercitavano una vigilanza continua contro le *fuste turchesche* o *vasselli da mal fare*, ricorrendo a segnalazioni di *fumo* in corrispondenza con le torri costiere di terra ferma, e sparando, in caso di bisogno, fior di cannonate. *Moschettoni e colubrine* erano collocati un po' dappertutto, e perciò potevasi « *tener lontano con l'artiglieria gagliardamente ciascuno che far volesse sinistro disegno* » mentre i fossati, i ponti levatoi, i piombatoi, le saracinesche, i baluardi, i *cavalieri*, erano presidiati saldamente da una guarnigione al soldo dell'Abate e agli ordini di un Capitano. Per conto loro i Canonici — per maggior tranquillità — avevano infine un'armeria « *fornita di tutte le armi, in cui in ogni occasione di tumulto e rivoluttione*

ogni uno havesse ricorso in propria difesa e della fortezza ad armarsi».

Venne il tempo della gran prova! L'armata turca di Solimano II, dopo la fallita impresa contro l'isola di Malta, che servì solo a provare il valore dei Cavalieri gerosolimitani e del loro gran maestro Giovanni Valletta, si accanì nel 1567 contro le non meno salde ed unite Tremiti, e — nonostante il grande apparato di forze — levò in breve l'assedio senza aver nulla concluso. Chi ne voglia saper di più, si legga il « *Successo de' Canonici regolari Lateranensi nelle loro Isole Tremitane. dette anticamente Diomedee, con l'armata del gran Turco Sultan Solimano del 1567 ecc.* ». Ma un'idea della grande importanza dell'avvenimento può darla la vecchia carta riprodotta a pag. 939, la quale mostra la dislocazione delle galere turche e le posizioni delle artiglierie del Monastero. La carta stessa mostra ogni particolarità della fortificazione e di ogni altra fabbrica o cosa notevole.

AMBR. DA FOSSANO (BERGOGNONE) - LA MADONNA COL FIGLIO. (NEL PAESAGGIO DIPINTO NELLA PARTE SUPERIORE DEL QUADRO È RAFFIGURATA L'ISOLA DI S. NICOLA).

Due opere pregevolissime.

Le due opere d'arte più belle lasciate alle Tremiti dai Canonici sono il portale della chiesa di S. Maria e il polittico dell'altar maggiore. Il portale di ricca ed originale composizione, ha la finezza delle opere di Luciano e Francesco Laurana, del Rosellino, di Benedetto da Maiano, di Niccolò dell'Arca: la sua architettura è ispirata allo stesso sentimento di elegante imitazione classica che anima l'arco d'Alfonso d'Aragona; mentre alcuni motivi ornamentali, soprattutto i due festoni che scendono dal candelabro per adagiarsi sulla cornice e ricadere ai due lati di essa, fanno ricordare la cimasa dell'Arca di S. Domenico a Bologna, e l'analogo uso di festoni terminali fatto dai due ricordati toscani nella Cappella Piccolomini (chiesa di Monteoliveto) a Napoli, come da Desiderio da Settignano nel notissimo monumento Marsuppini in Santa Croce di Firenze. Le sculture, disgraziatamente danneggiatissime, si mostrano, per quel che n'è rimasto, della stessa finezza ed eleganza. La lunetta, analoga come collocazione a quella della Porta di S. Barbara in Castelnuovo, è la più rovinata. Rappresentava S. Agostino in atto di porgere « *i divini dogmi e lo specchio della regolare vita* » ai lateranensi; ai suoi lati si vedevano S. Agata e S. Monica. Il bassorilievo superiore rappresenta la Vergine assunta in cielo, entro una gloria di cherubini; ella tende una mano per donare la corona del Rosario ad uno dei monaci inginocchiati ai suoi lati. Dei Santi posti nelle quattro nicchie è riconoscibile solo San Paolo, nella nicchia superiore a destra.

Il grande polittico dell'altare maggiore è senza dubbio uno dei più bei lavori usciti dalle botteghe veneziane. In un'architettura di quel gotico fiorito che a Venezia trovò un clima così propizio da diventare espres-

AVANZI DEL CHIOSTRO CINQUECENTESCO NELL'ISOLA DI S. NICOLA

sione d'arte locale, son disposte le statuette di otto santi e le rappresentazioni, pure in tutto rilievo, dell'Assunzione e dell'Incoronazione della Vergine. Il polittico campeggiava su un fondo azzurro trapunto di stelle. Graziosissimo, nella scena dell'Assunta, il gruppo degli Apostoli che per guardare la loro Regina volgono le spalle all'osservatore, motivo che si ritrova in pitture venete di quel periodo. Anche questo gioiello era prossimo allo sfacelo, allorchè intervenni — ed è uno dei più cari ricordi della mia permanenza in Puglia — ad assicurarne la conservazione valendomi anche per esso dell'opera intelligente e coscienziosa dei Brizi.

V'era, come riferisce la Cronaca, anche un Coro « *in mezzo alla chiesa nel quale sono sedie nobilissime, lavorate con grande artificio* », ma di esso non è rimasta alcuna traccia. O fu distrutto o andò errando, smembrato, per le botteghe degli antiquari. Invano i buoni monaci, troppo sicuri della loro inviolabilità, sul fregio di un portico scolpirono che *eterna sarebbe stata la loro casa ed eterno il tempio, qualunque fosse il destino del resto del mondo!*

Curioso ricordo dell'epoca dei Canonici, rimane un quadro del Bergognone che si conserva nella Pinacoteca di Brera a Milano; è una Madonna in atto di coprire con un velo il divino Infante che dorme; da una finestra aperta si vede un paesaggio, e in questo io credo di riconoscere l'isola di Santa Maria con le sue fortificazioni e la sua chiesa; due Lateranensi, in veste e sottana bianca, rocchetto e berretta nera, stanno sulla sponda di S. Dòmino. Resterebbe a sapersi come mai il Bergognone, sempre rimasto nell'Italia Settentrionale, possa aver dipinto quel paesaggio. Rispondere a tal domanda è forse impossibile; ma è opportuno ricordare che nella seconda metà del Quattrocento, vedemmo già a capo dell'abbazia Cipriano milanese e Matteo da Vercelli; e si può pensare che, anche in seguito, monaci lombardi o piemontesi vi si potessero trovare: taluno dei quali, tornando nel nord della penisola, può aver voluto serbare un ricordo del lontano romitorio adriatico, facendolo riprodurre, sulla scorta di disegni, dal delicato e soave pittore.

La singolare origine di un popolo.

Nel 1780 Ferdinando IV, Re di Napoli, soppresse l'abbazia per incamerarne i ricchi possedimenti, e più tardi, nel 1792, destinò le Tremiti a colonia di deportazione.

Gioacchino Murat trovò nel 1809 un insperato e valido aiuto nei deportati che sostennero la difesa delle Isole contro le navi da guerra inglesi, che volevano farne una loro base. Di questo, che fu l'ultimo fatto d'arme dell'arcipelago, resta traccia nella denominazione di *Cala degli Inglesi*, conservata tuttora ad una insenatura della Capperara, di cui una seconda insenatura è detta *Cala dei Turchi*.

Ai tempi dei frati viveva nelle isole una popolazione di armigeri, barbieri, sartori, calzolai, panettieri, magnani, legnaioli, vignaioli, muratori « *et altri serventi* ». Ma, dopo lo sfratto dei Canonici, nessun documento parla più di loro; si deve credere perciò che anch'essi abbandonassero le isole, la cui popolazione attuale ha infatti un'origine recente e singolare.

Nel 1843 Ferdinando II, decretata l'epurazione dei bassi fondi napoletani, fece trasportare varie centinaia di malviventi nelle Tremiti, in istato di deportazione perpetua. Poco dopo pensò, con.... paterna preoccupazione, di provvedere loro delle compagne

LA FORTEZZA DEI MONACI SULL'ISOLA DI S. NICOLA - (NELLO SFONDO, LA BOSCOSA ISOLA DI S. DOMINO).

« *per provocare* — riferisce la nostra Cronaca — *in questa gente depravata, in qualche modo, anche i sentimenti ed affetti di famiglia* ». Le candidate a queste nozze singolari furono scelte, nonostante le fiere proteste del popolo, fra le trovatelle dell'Annunziata di Napoli, e caricate su di un bastimento, che fece rotta per le Tremiti, ma che, sorpreso da una violenta burrasca, venne ributtato colà donde era partito. Diffusasi la notizia in un baleno, si gridò al miracolo e le disgraziate — annuente il Re — furono ricondotte in trionfo al loro asilo. Il governo non volle per questo rinunciare a mandare ad effetto l'iniziativa del Sovrano, e scelse altre donne, reclutandole però in ben diversa categoria, con evidente strappo al bel proposito di redenzione.

Il Governo Italiano continuò a servirsi delle Tremiti come colonia per domiciliati coatti, lasciando vivere dapprima costoro a contatto col nucleo di Ferdinando, divenuto popolazione libera, poi, per breve periodo sostituì alla colonia, la « *Casa intermedia per i condannati alla reclusione* ». Ristabilita la colonia per coatti, si trovò necessario separarli dai *liberi*.

Il Direttore della Colonia è anche R. Amministratore delle Isole ed Ufficiale governativo: tiene i registri dello stato civile e adotta tutti i « *provvedimenti contingibili ed emergenti* » per la sicurezza, l'igiene, l'annona.

I liberi — che il prefetto Monterumici nel 1877 proponeva di allontanare — hanno invece l'ardente desiderio che siano allontanati.... gli altri! Essi sognano di rimaner soli, di avere l'autonomia amministrativa e rapidi mezzi di comunicazione con la costa, che consentano di trasformare le loro isole in soggiorno estivo per forestieri. In verità chi ama il mare e la pesca, chi ha bisogno delle balsamiche iodate aure marine, chi predilige i paesaggi rupestri e le grotte fantastiche dove si può entrare in barchetta per godere effetti di luce che ricordano quelli della *Grotta Azzurra* di Capri, non può trovarsi in alcun altro luogo meglio che alle Tremiti.

Ma per ottenere questa valorizzazione turistica di una plaga così sconosciuta agli italiani, e pur ricca di tanto fascino e di tante risorse, occorre un radicale rinnovamento. E noi non possiamo non augurarci che alle solitarie isole possa estendersi un impulso di vita nuova e di concreta operosità che dischiuda loro le vie verso un prosperoso avvenire.

CARLO CALZECCHI ONESTI

TRENTINO, PASUBIO E ALTIPIANI

«Io sono contento, lieto, sereno. Ho vissuto abbastanza ed ho ottenuto abbastanza perchè possa dire che la mia vita è stata spesa bene. Coi miei quarantadue anni ho raggiunto quello che molti uomini non raggiungeranno in una lunga vita».

Con queste sublimi parole Cesare Battisti si preparava al supplizio: dopo aver asceso, insieme con Fabio Filzi, il suo glorioso calvario attraverso le vie di Trento, fra l'oscena gazzarra della vile plebaglia — non trentina — all'uopo raccozzata ed aizzata dagli sgherri del «paterno governo».

L'episodio — penoso, ma da non dimenticare — è narrato, fra cento altri, nel nuovo volume, il terzo, della *Guida dei Campi di Battaglia* — pubblicato a cura del Touring Club Italiano e della Legione Trentina dell'Associazione Nazionale Volontari di Guerra — volume che è uscito alla luce nel 10° anniversario della Vittoria (1). Descrive esso quella zona del nostro teatro di guerra nella quale la natura ha munito i suoi più aspri ostacoli, dove la lotta assurse ad epiche altezze, rifulsero inauditi ardimenti, e titaniche imprese furono compiute. E fra difficoltà di leggenda, in mezzo a sofferenze e disagi che sembrano oltrepassare i limiti delle umane possibilità, ad altezze vertiginose, fra formidabili fortezze naturali, fra i ghiacciai e le nevi eterne, sulle cime più scoscese, in luoghi fino allora ritenuti inaccessibili — inerpicandosi col favore della notte e della nebbia su per pareti di roccia paurosamente strapiombanti sopra abissi senza fondo — ovunque, giunse il piede dei nostri Alpini e dei nostri Fanti, e lampeggiarono le loro baionette, e schiantarono le loro bombe a mano, e rifulsero gesta il cui ricordo sembra ricondurci all'epoca dei Miti e degli Eroi.

IL MARESCIALLO D'ITALIA CONTE G. PECORI-GIRALDI
COM. DELLA 1ª ARMATA DAL 10 MAGGIO 1916 ALLA FINE DELLA GUERRA

Le operazioni compiute dalle nostre truppe da montagna nel 1916 sull'Adamello, a più di 3000 metri di altitudine, non hanno precedenti nella storia. Fin sulla Cresta della Croce, a 3350 metri, fu trascinato a forza di braccia un nostro cannone da 149, e vi resta tuttora, a testimonianza del nostro sforzo poderoso e tenace.

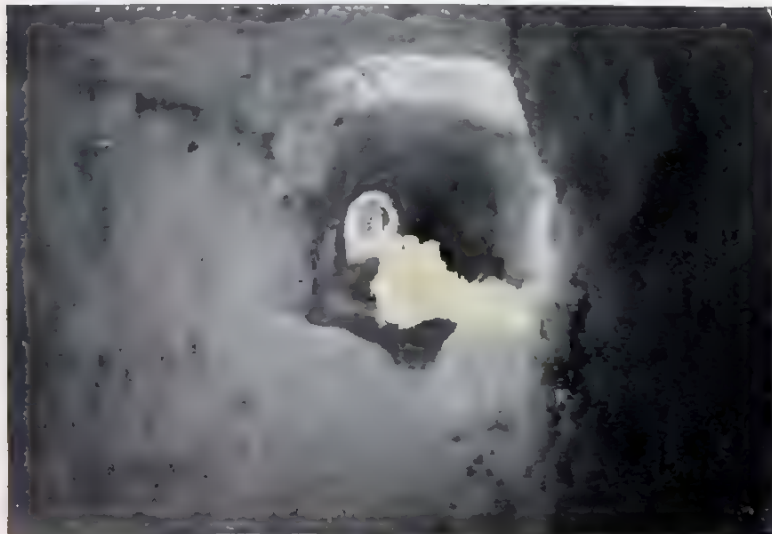
Più in basso, sul Pasubio, sugli Altipiani, per ben tre volte la resistenza accanita dei nostri oppose valido argine al torrente minaccioso che faceva impeto alle porte della Patria: dapprima in quel

(1) *Sui Campi di Battaglia. Il Trentino, il Pasubio e gli Altipiani.* Prezzo lire [illegible] (franco di porto raccomandato in Italia e Colonie [illegible] L. 9) - Estero L. 13.

(fot. A. Flecchia, Milano)

VEDUTA DAL PIZ TRESERO VERSO IL GHIACCIAIO DEL FORNO (ORTLES). IN PRIMO PIANO UNA TRINCEA SCAVATA NEL GHIACCIO.

periodo di passione che trascorse fra la metà di maggio e i primi di giugno del 1916 — all'epoca della « Strafe Expedition »; — poi nel novembre del 1917, dopo la ritirata al Piave, in quella drammatica e suprema lotta che fu chiamata la Battaglia degli Altipiani e che arse dal 10 al 23 novembre, e poi nuovamente dal 3 al 25 dicembre. La terza volta, infine, nel giugno del 1918, allorquando nel pensiero di Conrad lo sfondamento del fronte trentino avrebbe dovuto prender di rovescio e far cadere la resistenza del Piave....

« Possediamo un numero di Divisioni molto superiore a quello che il nemico può opporci, le nostre artiglierie sono assai più potenti di quelle dell'avversario. Attaccheremo il nemico contemporaneamente e concentricamente su di una fronte di grande sviluppo. Le sue scarse riserve non potranno certo bastargli a fronteggiare la nostra pressione ». Così la circolare emanata l'11 giugno dal Capo di S. M. dell'Esercito austriaco, gen. Von Arz. E per tutte e tre le volte — a prezzo di sacrifici inauditi, sotto bombardamenti infernali, difendendo e riconquistando a palmo a palmo il terreno conteso in una lotta disperata — gli Italiani infransero l'impeto del nemico e furono più forti delle sue agguerrite e numerose truppe, dei suoi mezzi

(fot. Dall'Era, Brescia)

GALLERIA NELLA NEVE SUL PASUBIO.

preponderanti, della sua orgogliosa baldanza.

« Restammo per diversi giorni come sul filo di un coltello. Ma la tenacia della resistenza, il fermo volere di infrangere l'urto nemico, trionfarono! » scrive il Maresciallo d'Italia conte Guglielmo Pecori-Giraldi, il Capo Supremo della eroica Prima Armata. Dal canto loro, i nostri valorosi Fanti avevano scritto sulle trincee di Cima Echar « Di qui non si passa! » E l'austriaco non passò!

CESARE BATTISTI, TENENTE DEL BATTAGLIONE ALPINI « VICENZA ».

Queste le gesta dei Reparti: gesta ampiamente narrate e descritte nella *Guida del Trentino, Pasubio ed Altipiani;* nella stessa guisa che vi è fatta adeguata menzione dei singoli eroismi. Ricordiamo, fra i tanti, l'episodio del tenente cappellano Annibale Carletti, a Costa Violina — là dove pochi giorni appresso doveva sventuratamente cadere in mano del nemico Damiano Chiesa — che in aspri combattimenti riunisce due volte soldati dispersi e li riconduce all'assalto. Intimatagli dal nemico la resa, sdegnosamente rifiuta, lo attacca, lo pone in fuga. Ricordiamo il maggiore di artiglieria Felice Chiarle che — visti distrutti tutti i suoi pezzi dal fuoco avversario, e ferito egli stesso — si slancia, coi pochi superstiti, alla baionetta e cade ucciso. Ricordiamo l'umile fante Alfonso Samoggia, che inviato a chiedere rinforzi e non trovatine, colpito a morte nel ritornare, dice al suo tenente una sublime menzogna: « Tenente, resista! I rinforzi arrivano! » e spira. E il soldato Giordano Ottolini che con pochi uomini si slancia all'assalto di una mitragliatrice nemica. Accerchiato, si difende con un piccone e riesce ad aprirsi un varco, quindi ritorna al combattimento e vi trova morte gloriosa. E il caporal maggiore Vincenzo Forte che ferito ad un braccio rimane al suo posto; ferito una seconda volta ad ambedue le gambe, squarciate da una bomba a mano, riesce per due giorni a sottrarsi alla prigionia: raccolto quindi dal nemico subisce in un ospedale austriaco l'amputazione di entrambi gli arti.

E i generali caduti in questa zona: da Euclide Turba — « fino all'ultimo spirante forza in ogni gesto e in ogni parola » (1) e per il cui monumento, sulla vetta del Castelgomberto, Carlo Délcroix dettò la seguente vibrante epigrafe:

QUI
FRA I M[illegible]HE NE VOLLERO LA VITA
[illegible]ERBANO IL MITO
[illegible] DI CASTELGOMBERTO
[illegible] MORTO CHE CADUTO
STA CON LA MUTA SCHIERA DEI FANTI
CHE VIETARONO LE NOSTRE TERMOPILI
ALL'ETERNO NEMICO

— a Carlo Giordana, a Marcello Prestinari, a Eugenio Di Maria, a Francesco Berardi, a Paolo Majoli. Tutte Medaglie d'Oro, come

(1) Dalla motivazione della medaglia d'oro conferitagli

S. MARTINO DI CASTROZZA, DOPO L'INCENDIO PROVOCATO DAL NEMICO

gli altri che abbiamo nominati più sopra; tutti eroi, come tanti altri ancora che non abbiamo nominati, ma i cui nomi e le cui gesta sono riportate nell'opera, ed il cui va-

(fot. G. Manea, Rocchette)

ALTIPIANI - CIMITERO MILITARE INGLESE AL BOSCO DI CESUNA.

(fot. G. Manea, Rocchette)

IL MONUMENTO-OSSARIO DEL PASUBIO

lore basterebbe a nobilitare un popolo, a creare un'epopea.

Leggi e medita queste gesta, o lettore, e ti sentirai sempre più fiero di essere Italiano!

(fot. G. Manea, Rocchette)

GRUPPO M. REDENTORE E M. CIMONE

[illegible]

∴

[illegible], anche questo volume [illegible] in tre parti.

Nella prima, « Il Terreno », il colonnello di S. M. Mario Berti de[illegible]tamente la [illegible]sa tra lo Stelvio e il Passo di [illegible], i Monti Lessini, il Pasubio, gli Altipiani e le località rese celebri dalle lotte che vi si svolsero: l'Adamello, l'Altissimo, il Corno Battisti, Coni Zugna; il Novegno, Col Santo, il Passo di Buole, l'Ortigara; il Monte Castelgomberto, Le Melette, il Cengio; la Cima Echar, Col del Rosso, il Col d'Echele, il Monte Valbella; e finalmente il Colbricon e la Cavallazza, le aspre piramidi strappate al nemico nel luglio 1916.

Nella seconda parte, « Gli Avvenimenti », quel forbito ed apprezzato storico che è il valoroso maggiore di artiglieria dott. Amedeo Tosti, fa la narrazione dei fatti d'armi che si svolsero nella zona suddetta durante la guerra. L'Anno 1915 - Le operazioni sull'Adamello - Le operazioni in Valsugana - La « Strafe Expedition » - Le operazioni sulle Alpi di Fassa e sul Pasubio - La battaglia dell'Ortigara - La battaglia degli Altipiani - La perdita delle Melette - La riconquista del Monte Valbella - La lotta di mine sul Pasubio - Le operazioni dell'estate 1918 - L'offensiva austriaca del giugno 1918 - La Vittoria: ecco i titoli di altrettanti capitoletti densi di fatti e di episodi, di rievocazioni gloriose, che si leggono d'un fiato come se invece di severa storia fossero il più avvincente dei romanzi.

Nella terza parte, di gran lunga più estesa delle precedenti, il prode volontario ed invalido di guerra trentino Oreste Ferrari, già noto per altre sue apprezzate pubblicazioni (1), descrive per incarico della Legione Trentina dell'Associazione Nazionale Volontari di Guerra, gli itinerari della vasta zona. Non è però la sua un'arida elencazione di nomi, di cifre, di indicazioni, chè gli itinerari sono densi di episodi, di particolari, di aneddoti, di rievocazioni storiche le quali ce ne rendono la

(1) Particolarmente interessante: *Martiri ed Eroi Trentini della Guerra di Redenzione* - Trento, 1927, Ed. « La Legione Trentina ».

(fot. Gen. R. Michelesi)

LE ESEQUIE DI UN UFFICIALE.

'ettura piacevole, piana ed attraente. Questa ··za parte è divisa in cinque distinti ca- ·toli che riguardano rispettivamente il ··ntino centrale, l'occidentale, l'orientale, Pasubio e gli Altipiani.

Ricordi dell'epopea napoleonica e di quel- garibaldina affiorano rispettivamente nei ·ragrafi dove si parla di Rivoli e in quelli ·e riguardano Monte Suello, Storo, Bezzec- ·, Vezza d'Oglio e la Valsugana.

Vi sono minutamente descritti ed illustra- · il Museo Storico Italiano della Guerra di Rovereto, la Campana dei Caduti, il Museo Trentino del Risorgimento, la Strada della 1ª Armata con le sue 63 gallerie scavate nella viva roccia.

Vi sono ricordati i nostri gloriosi martiri Battisti, Filzi, Chiesa — e quelli cecoslovacchi, caduti in mano al nemico mentre combattevano nelle nostre file, e appiccati in vista delle nostre trincee.

Vi sono illustrati i monumenti, le epigra- ·, gli innumeri Cimiteri di Guerra sparsi nella vasta zona: dal grandioso Monumento-Ossario del Pasubio, destinato a raccogliere 20.000 Salme, a quelli del Tonale, e di Castel Dante; al Cimitero dei « Di qui non si passa! », a Gallio; a quelli inglesi, francesi e cecoslovacchi. E in ogni itinerario sono evocazioni di lotte, di audacie, di episodi di valore, di gesta sublimi; e nomi, e dati, e fatti che fanno rivivere al visitatore le vicende della grande tragedia, e lo avvincono, e lo commuovono profondamente.

(fot. Cav. O. Schiavio, Milano)

BARACCAMENTI DEL COMANDO DEL SOTTOSETTORE COSMAGNON.

Che dire poi delle illustrazioni? Sono 140 quelle che adornano il volume, e tutte belle e nitide e palpitanti d'interesse. Quella che ci mostra Cesare Battisti che a testa alta fieramente procede verso il luogo del sacrificio e di cui D'Annunzio scrisse: « Fra le più grandi imagini della nostra passione è quella dell'Alta Vittima che cammina verso il patibolo. Tutti gli Italiani la conoscono e la venerano. Una grazia insperata della sorte volle che l'attimo sublime fosse fermato per l'eternità ». Le fotografie di Filzi e di Chiesa; quelle che riproducono le vette eccelse e i maestosi ghiacciai, le p sizioni

(fot. Gen. R. Michelesi)

TRAINO DI UN PROIETTORE A 2050 METRI DI ALTITUDINE

CIMITERO MILITARE DI CASTEL DANTE.

nemico non pervenne mai a sboccare nel piano, e se si poterono così scongiurare conseguenze che sarebbero state incalcolabili per la nostra difesa.

Chiudono l'opera l'elenco delle medaglie d'oro conferite nella zona, col riassunto delle singole motivazioni, e un indice bibliografico.

Questo volume va a collocarsi degnamente accanto ai due che lo hanno preceduto: « Sui Campi di Battaglia del Medio e Basso Isonzo » e « Il Monte Grappa ». Coi due che lo seguiranno: « Il Piave ed il Montello » e « Il Cadore, la Carnia e l'Alto Isonzo » il Touring avrà compiuto la sua degna illustrazione dell'intero teatro della nostra guerra. Saranno anche ricordati i Capi Supremi, la valorosa azione del nostro Esercito sui campi di battaglia esteri, e l'opera parimenti gloriosa svolta dalla R. Marina e dalla R. Aeronautica nel grande conflitto.

più contrastate, le opere di rafforzamento, le ripidissime pareti e i paurosi abissi lungo i quali si inerpicavano i nostri scalatori, le trincee, le opere di difesa, i reticolati, i ricoveri aggrappati sotto le creste, le strade di guerra, i paesi distrutti, i sacri cimiteri, e scene varie di vita guerresca, colte sulle primissime linee: tutta una documentazione rara e preziosa che raddoppia il valore del libro.

Quattro nitide cartine corredano il lavoro, che è preceduto da una fotografia e da un autografo del Capo che resse con tanto valore e con tanto senno, dal 10 maggio 1916 alla fine della Guerra, le sorti della eroica Prima Armata, alla cui resistenza strenua e tenace, congiunta a quella opposta, in certi periodi, dalle truppe degli Altipiani e dalla 6ª Armata — resistenza il valore della quale è centuplicato dall'esiguità del baluardo dove fu giocoforza dispiegarla — si deve se il

In complesso la Collana dei cinque volumi verrà a costituire un'antologia del valore italiano, una originale e documentata storia dei fasti della nostra ultima guerra d'indipendenza proiettata sul teatro dov'essi rifulsero, una raccolta di ricordi sacri e preziosi, un *vademecum* indispensabile a quanti si recheranno in pio pellegrinaggio nei luoghi dove la nostra Stirpe ha scritto pagine fra le più fulgide della sua storia.

R. MICHELESI.

La Centrale del « 2° salto » del Matese, della potenza installata di 5400 kW. Utilizza le acque del Lago Matese.
(Costruttrice la Soc. Meridionale di Elettricità)

REALIZZAZIONI ITALIANE

L'INDUSTRIA ELETTRICA IN ITALIA

(continuazione vedi numero precedente)

II.

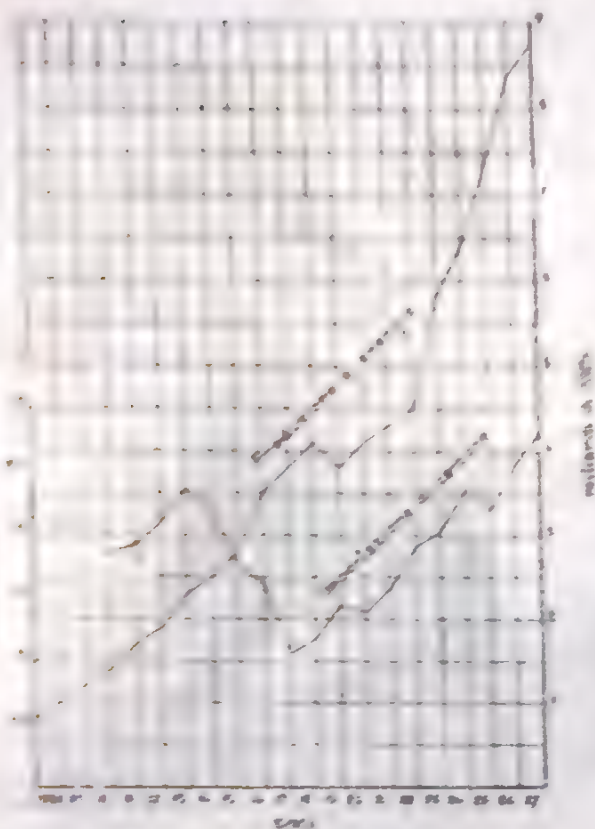
I collegamenti degli impianti elettrici.

Un altro passo notevole sulla strada della migliore utilizzazione del nostro patrimonio idrico è stato fatto con i collegamenti, mediante lunghe linee di trasmissione, fra impianti aventi caratteristiche e regime idrologici differenti.

È noto che la portata dei torrenti che scendono dalle Alpi è minima nei mesi invernali, quando le precipitazioni avvengono sotto forma di neve, ed è massima invece in estate nel periodo dello scioglimento delle nevi.

I corsi d'acqua che scendono dagli Appennini hanno invece le loro magre, di solito, nella stagione estiva.

È sorta quindi spontanea l'idea di sfruttare queste caratteristiche quasi complementari degli impianti alpini e di quelli appenninici, collegandoli elettricamente, di guisa che i primi potessero cedere ai secondi durante l'estate la loro esuberanza di energia e questi ultimi venire in aiuto ai primi nelle loro magre invernali.

E la seducente idea venne rapidamente realizzata. Già esisteva tutta una serie di collegamenti fra due Società confinanti di provincie diverse, eseguiti prima e durante la guerra; ma dopo la guerra, la concezione dell'importanza dei collegamenti divenne più ampia e completa; dalla provincia si passò alla regione, ed una vasta rete di lunghe linee distese le sue maglie sulla Penisola per collegarne elettricamente le diverse regioni. Così gli impianti della Liguria si collegano da una parte con quelli del Piemonte e della Lombardia e dall'altra con quelli dell'Emilia. Gli impianti del Piemonte convergono su

[illegible] malgrado l'aumento con[illegible] dell'energia elettrica, il consumo del carbone tende egualmente ad aumentare.

Torino e sono collegati con quelli della Lombardia, ed è in costruzione una linea a [illegible] Volt per il loro collegamento col Trentino. Gli impianti della Lombardia convergono su Milano, ma sono collegati, oltre che col Piemonte e la Liguria, anche con la Svizzera, l'Emilia e il Veneto. Così la Toscana e l'Emilia coll'Umbria; questa col Lazio e le Marche; l'Abruzzo con la Campania, la Calabria con le Puglie per mezzo delle grandi linee della Società Meridionale di Elettricità, e finalmente non andrà molto tempo che la Calabria sarà collegata con la Sicilia attraverso lo stretto di Messina.

È una vera grande rete nazionale, nella quale possono immettere la loro energia tutti gli impianti italiani e che permette di portare, per [illegible], alle regioni più povere di energia quella esuberante di altre regioni vicine o lontane, secondo l'andamento della produzione e del consumo.

La necessità della produzione termica.

Il [illegible] della recente guerra e delle gravi difficoltà relative all'importazione dei combustibili, gli alti prezzi di questi per effetto del cambio e delle agitazioni operaie nei maggiori centri di produzione, e le nuove concezioni delle più vaste e complete utilizzazioni del nostro carbone bianco mediante i serbatoi e i collegamenti fra gli impianti, fecero nascere, nel periodo dell'immediato dopo-guerra, l'illusione che fosse possibile liberarci completamente dal peso dell'importazione del carbone: illusione che è caduta però presto, a contatto della pratica esperienza.

Infatti la costruzione dei serbatoi è cosa assai difficile e spesso costosissima per le numerose e gravi condizioni cui devono soddisfare, e perchè non sempre si trovano in ogni vallata le condizioni non solo favorevoli ma anche semplicemente possibili per tali grandiose costruzioni; nonostante i risultati veramente imponenti che sono stati raggiunti, come abbiamo visto prima, la capacità dei serbatoi costruiti e in costruzione non sarà sufficiente a compensare integralmente le magre di una stagione con le piene di un'altra.

Così le speranze che si nutrivano in merito al collegamento elettrico degli impianti si sono dimostrate per lo meno eccessive: si è verificato infatti che l'aiuto che gli impianti appenninici possono dare a quelli alpini è ben poca cosa, per la grande irregolarità del regime idrologico di tale zona.

Aggiungasi a tutto ciò la possibilità che si presentino annate eccezionalmente povere di precipitazioni, per cui i serbatoi, per quanto capaci siano, non vengano riempiti (1): e si dovrà concludere che se si vuole sfruttare nel modo migliore e più completo le nostre risorse idrauliche è necessario ancora ricorrere alla integrazione con le centrali termiche. «Se si vorrà utilizzare completamente il nostro ingente patrimonio di carbone bianco, bisognerà aver pazienza e mescolarlo un poco col nero» — come argutamente si esprimeva il maggior esponente dell'Industria Elettrica Italiana, l'On. Prof. G. Motta, nel suo discorso di inaugurazione della centrale idroelettrica di Mese, alla presenza di S. A. R. il Principe Ereditario.

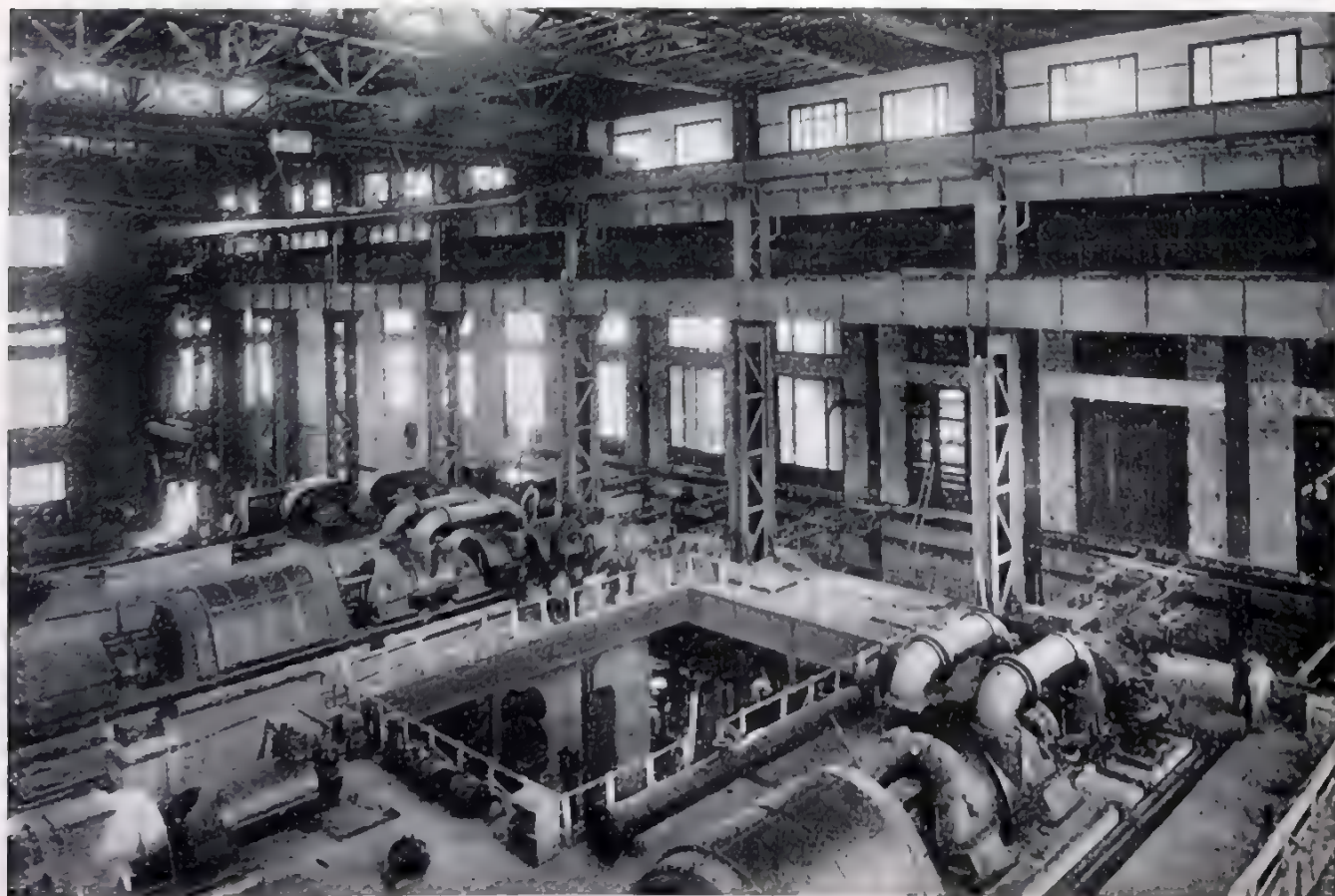
L'illusione che lo sviluppo degli impianti idroelettrici permetta di sopprimere l'importazione del carbone è quindi del tutto

(1) [illegible]

Grafico della rete delle linee di trasporto d'energia elettrica in Italia e dei loro collegamenti.

fuori di posto e lo dimostra infatti l'andamento del diagramma riportato nel testo, nel quale si vede che, parallelamente all'aumento della produzione di energia idroelettrica, il consumo di carbone non solo non tende a diminuire, ma anzi mostra una sensibile tendenza all'aumento, così che (tolto il periodo della guerra nel quale l'importazione si è notevolmente ridotta per le ragioni note) in questi ultimi anni ha di nuovo superato la media prebellica.

È appunto in applicazione di questi concetti che sono sorte in questi ultimi anni, e che si stanno costruendo tuttora, certe grandiose centrali termoelettriche per alcune centinaia di migliaia di kilowatt installa-

La Centrale Termica «M. Capuano» di Vigliena a San Giovanni a Teduccio, entrata in esercizio nel 1926. Ha attualmente una potenza installata di 45.000 kW. (Costruttrice, la Soc. Meridionale di Elettricità).

L'interno del grande salone della Centrale Termoelettrica di Genova, della potenza installata di 53.000 kW attualmente, che diverranno 130.000 ad impianto ultimato. (Costruttore, il Consorzio delle Centrali Termiche).

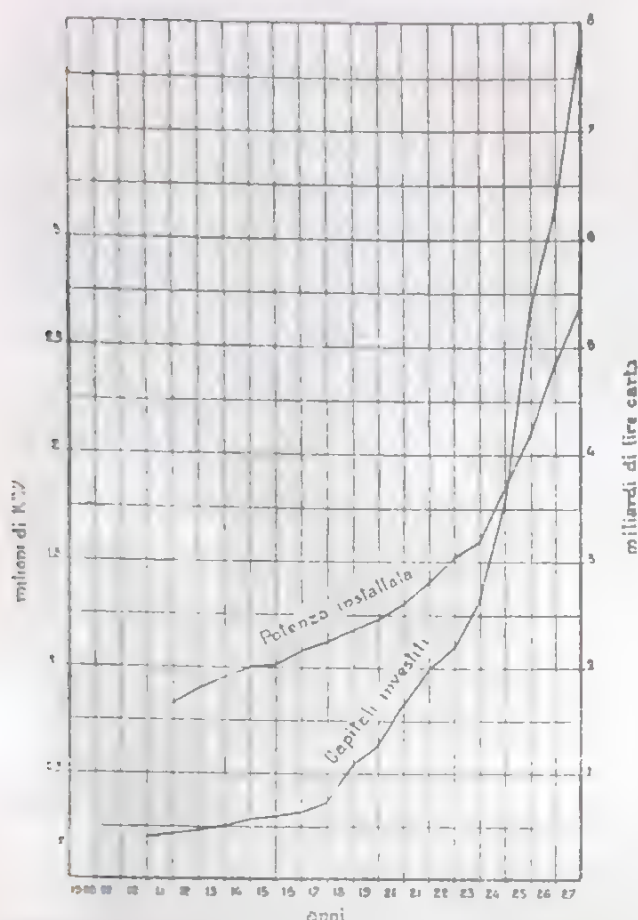



Diagramma dimostrante l'aumento della potenza installata e dei capitali investiti nell'industria elettrica italiana dal 1910 al 1927.

In questo campo, pur necessario come s'è visto, dell'integrazione termica, un contributo modesto ma non trascurabile può essere dato dai nostri combustibili nazionali, di cui esistono una trentina di giacimenti sparsi soprattutto nell'Umbria e nella Toscana, oltrechè nell'Italia Meridionale.

Purtroppo i nostri combustibili non sono molto ricchi e la loro utilizzazione non può essere tentata che col sussidio del Governo, sussidio concesso fin dal 1919 con opportuna legislazione. Ciò nonostante la produzione di combustibile nazionale non ha avuto un grande impulso e si mantiene oggi intorno a 1.300.000 tonn. circa di fronte alle 700.000 tonn. circa che si producevano anteguerra.

Pare che i giacimenti di lignite suscettibili di sfruttamento possano permettere un impianto di centrali termiche per oltre 200 mila kW. Alcuni impianti, anche notevoli, sono già stati eseguiti per circa 70.000 kW (a Castelnuovo dei Sabbioni in Valdarno, a Torre del Lago in provincia di Lucca, a Pietrafitta in provincia di Perugia e altri minori in Istria ed in Sardegna); altri sono in progetto.

Un impianto assai caratteristico, forse unico del genere nel mondo, è la centrale termoelettrica di Larderello che utilizza l'energia dei potenti getti di vapore acqueo che si sprigionano dal sottosuolo nei soffioni boraciferi.

Lo sviluppo degli impianti.

La utilizzazione delle forze idrauliche può vantare in Italia un'antichissima tradizione ed aveva preso un discreto sviluppo anche prima che sorgesse l'industria elettrica.

Già fin dal 1880, secondo le statistiche del Ministero delle Finanze, l'Amministrazione Statale aveva concesso lo sfruttamento della potenza idraulica di circa 135.000 cavalli medi nominali, che servivano ad azionare molini, cartiere, opifici industriali diversi.

Il maggiore e più rapido impulso alla utilizzazione delle acque è stato dato però dall'industria della produzione e distribuzione dell'energia elettrica.

Nel 1898, anno che si può dire segna l'inizio dello sviluppo industriale italiano, la potenza concessa era di 180.000 HP nominali e gli impianti elettrici, fra idraulici e termici, ammontavano a circa 87.000 kW installati. Nel 1918, anno della fine della guerra e inizio dell'attuale periodo dell'Italia nuova e vittoriosa, la potenza installata negli impianti elettrici era già salita a 1.240.000 kW.; oggi, appena a 10 anni di distanza, i kilowatt installati sono saliti a circa 3 milioni nelle centrali idrauliche e ad oltre 600.000 nelle centrali termiche.

Corrispondentemente sono andati rapidamente aumentando i capitali investiti nelle Industrie Elettriche che da 400 milioni di lire nel 1910 sono saliti oggi a quasi 8 miliardi di lire, oltre a circa 2 miliardi di debiti con l'estero e con l'interno. Nessun'altra industria ha avuto in così breve tempo un così formidabile sviluppo; nel breve periodo di 30 anni più di tre milioni e mezzo di HP sono stati strappati ai corsi d'acqua e diffusi per tutto il nostro Paese a suscitare ed animare le più svariate industrie; e con vero orgoglio di Italiani possiamo affermare che, per quanto riguarda gli impianti elettrici, non c'è da vedere all'estero nulla di più nè di meglio di quanto si possa ammirare in Italia.

Le prime centrali idroelettriche, di modeste proporzioni, equipaggiate con macchi-

[illegible] di presa sul Torrente Liro, a Prestone. Serbatoio della capacità di 100.000 mc Serve per la Centrale di Mese, ultimata nel 1927. (Costruttrice, la Soc. El. Interregionale Cisalpina).

La Centrale di Mese (prov. Sondrio), entrata in servizio nel 1927, con una potenza installata di 75.000 kW. Ad impianto ultimato (1930) potrà disporre di una potenza di 150.000 kW. - Utilizza le acque del Torr. Liro (V di S. Giacomo, Spluga). (Costruttrice, la Soc. El. Interregionale Cisalpina).

La Centrale di Malnisio (V. Cellina). - Entrata in Servizio nel 1905, ha attualmente una potenza installata di 10.600 kW. - Utilizza le acque del Torr. Cellina. (Costruttrice, la Soc. Idroelettrica Veneta).

nario di piccola potenza, sfruttavano piccole cadute in vicinanza dei luoghi di consumo; poi, a mano a mano che i progressi nelle costruzioni delle condotte forzate e del macchinario idraulico ed elettrico lo permisero, si sfruttarono anche le cadute più alte e sorsero centrali sui fiumi lontani e nel bel mezzo delle nostre montagne.

La potenza delle singole centrali e la potenza delle singole macchine installate andava a mano a mano aumentando, e già nel 1908, con deciso passo in avanti rispetto a quanto si era fatto fino allora, furono ordinate, per la centrale di Grossotto, del Municipio di Milano, delle turbine da 12000 cavalli cadauna.

Le nuove concezioni sullo sfruttamento integrale e razionale di un intero bacino, e la necessità di semplificare gli impianti e rendere più economico l'esercizio, portarono alla concentrazione della totale potenza ricavabile in un numero ristretto di centrali, ciascuna delle quali risultò pertanto di potenza considerevole e richiese l'adozione di macchinari sempre più potenti.

Fra gli impianti costruiti ed in costruzione ne abbiamo infatti alcuni notevolissimi, che sono fra i maggiori e più potenti di Europa. La centrale di Mese, sul torrente Liro presso Chiavenna, entrata in servizio lo scorso anno, ha una potenza già installata di 105.000 cavalli che verrà raddoppiata fra qualche anno ad impianto finito; la centrale di Galleto sul Velino, presso Terni, avrà una potenza di 150.000 cavalli; quella di Cardano sul torrente Isarco, vicino a Bolzano, entrerà in servizio nel prossimo anno ed avrà una potenza installata di 270.000 cavalli.

Così la potenza delle singole macchine è andata in questi ultimi anni rapidamente aumentando: le turbine delle centrali di Fadalto, del Velino, di Venaus sono di potenza intorno ai 25.000 cavalli cad., quelle degli impianti di Mese, Timpa Grande, Cardano e Galleto sono rispettivamente di 35, 40, 45 e 50 mila cavalli cad.; di esse talune per cadute elevatissime, fin oltre i 1000 m., costituiscono le più potenti macchine di tal genere finora costruite.

La cartina riportata a pag. 957 dà un'idea della grande diffusione degli impianti, ormai disseminati in ogni parte della Penisola, e dei loro principali collegamenti.

Centrale idroelettrica di Grosio (Valtellina). Potenza installata 10.000 kW. Utilizza le acque del fiume Roasco di Valgrosina. (Costruttrice, l'Azienda Elettrica Municipale, Milano).

Le centrali di Ligonchio (prov. Reggio Emilia) con la sottostazione di trasformazione all'aperto. La prima, entrata in servizio nel 1922 con 2500 kW. di potenza installata, venne completata con una seconda nel 1927. La potenza attuale è di 17.500 kW. - Utilizza le acque dell'Ozola e della Rossendola. (Costruttrice, la Soc. Idroelettrica dell'Ozola).

La Centrale di Airole, funzionante dal 1907. Potenza iniziale installata di 7500 kW. attuale di 11.000 kW. Utilizza le acque del fiume Roja. - (Costruttrice, la Compagnia Imprese Elettriche Liguri).

Trentino ed Istria ci sono venuti dalla guerra assolutamente sprovvisti di impianti idroelettrici, per quanto nel Trentino si presentassero condizioni davvero favorevolissime allo sviluppo di tali impianti. Subito dopo la redenzione venne studiato un piano di largo sfruttamento delle ricchezze idrauliche del Trentino, piano in parte attuato, in parte in via di attuazione e che darà parecchie centinaia di migliaia di cavalli. Il Veneto, per il suo carattere meno industriale e più agricolo, ha sentito solo più tardi il bisogno di energia elettrica, ma esso pure ha condotto a termine in questi ultimi anni impianti notevolissimi.

L'Italia Centrale presenta condizioni meno favorevoli agli impianti, per l'assenza di elevate e importanti cadute e per la difficoltà di costruire serbatoi data la frequenza di terreni permeabili; ma dove è stato possibile sono sorti subito i grandi impianti, come nell'Abruzzo (Pescara) e nella Umbria (Terni) e si sono poi, nel decorso degli anni, ampliati quelli esistenti mentre ne vennero costruiti di nuovi anche potentissimi.

L'Italia Meridionale è venuta più tardi nell'utilizzazione delle forze idrauliche, sia per lo scarso sviluppo industriale, sia per la lontananza dai maggiori centri di consumo dei corsi d'acqua utilizzabili che, richiedendo lunghe e costose linee di trasporto, rendevano più convenienti gli impianti termici locali. Ma anche qui, col concorso del Governo, impianti importantissimi si stanno

La regione più ricca di impianti idraulici è il Piemonte, quella più povera, esclusa l'Istria che non ne possiede affatto, è quella delle Puglie.

Piemonte, Lombardia e Liguria, col grande massiccio delle Alpi alle spalle e la estesa pianura Padana dall'altra parte, presentano le condizioni naturali meglio adatte per la conveniente utilizzazione delle forze idrauliche; inoltre, essendo paesi eminentemente industriali, hanno usufruito largamente dell'energia elettrica e, col continuo aumento del consumo, hanno provocato e favorito lo sfruttamento sempre più rapido delle acque; epperciò gli impianti sono sorti numerosi e potenti.

alacremente attuando; e l'abbondanza di energia elettrica che ne conseguirà, contribuirà potentemente all'elevazione morale ed economica di quelle popolazioni, che potranno così mettere meglio in valore le proprie energie intellettuali e le proprie capacità di lavoro.

Per quanto riguarda la diffusione della energia elettrica nei diversi Comuni d'Italia possiamo notare che — alla fine del 1926 — su 9133 Comuni, risultavano serviti dall'energia elettrica 7594 Comuni, con una percentuale quindi superiore all'83 %, mentre sul totale della popolazione del Regno ne risultava servito dall'energia elettrica circa il [illegible]. Se anche appare quindi notevole il numero dei Comuni ancora sprovvisti di impianti elettrici, occorre dire che trattasi di piccoli centri rurali di poca importanza.

La regione che ha il maggior numero di Comuni elettrificati è la Lombardia, con una percentuale del 95,8 %; - quella che ne ha il minor numero è l'Istria col 29,2 %. La percentuale maggiore di popolazione servita si ha pure in Lombardia, ove si raggiunge il 98,8 %; - la minore si ha in Sardegna, dove solo il 66 % della popolazione può usufruire dell'energia elettrica.

La produzione ed il consumo di energia.

I consumi di energia elettrica sono andati lentamente aumentando fino all'epoca della nostra entrata in guerra. Come già si disse, le prime applicazioni dell'energia elettrica furono quelle dell'illuminazione ed i consumi relativi risultarono assai modesti; più tardi si cominciarono a diffondere le applicazioni per forza motrice.

Si videro allora sorgere nuovi opifici senza il caratteristico camino e molti vecchi camini restare senza il loro pennacchio di fumo e venire a poco a poco demoliti: era il motore elettrico che si introduceva negli stabilimenti, scacciando le vecchie motrici a vapore. La nostra entrata in guerra e le gravi difficoltà di approvvigionamento del carbone fecero aumentare rapidamente il consumo di energia elettrica, fino alla completa utilizzazione di tutti gli impianti allora esistenti.

L'energia elettrica dovette infatti sostituirsi al carbone in buona parte delle industrie che ancora se ne servivano per la produzione di forza motrice e dovette provvedere al fabbisogno di molti altri stabilimenti sorti e-

SERBATOI COSTRUITI
ED IN COSTRUZIONE AL 1° APRILE 1927

REGIONI	Dighe costruite		Dighe in costr.	
	N.	Volume utile di invaso in migliaia di metri cubi	N.	Volume utile di invaso in migliaia di metri cubi
Piemonte	46	120.919	10	81.695
Liguria	7	17.926	1	3.500
Lombardia	16	48.724	17	106.557
Venezie	5	7.184	1	—
Emilia	11	17.637	6	104.881
Italia settentr.	85	212.390	35	296.633
Toscana	4	7.500	—	—
Marche	4	2 010	—	—
Umbria	—	—	—	—
Lazio	3	5.947	1	0 180
Abruzzi-Molise	3	11.444	1	1 130
Italia centrale	14	26 901	2	1.310
Campania	4	17.691	3	1.405
Basilicata	1	4 556	—	—
Calabria	—	—	2	61.704
Sicilia	2	21.046	—	—
Sardegna	6	622.916	—	—
Italia merid. e insulare	13	666.209	5	63.109
TOTALI	112	905.500	42	361 052

DISTRIBUZIONE DEGLI IMPIANTI ELETTRICI
NELLE DIVERSE REGIONI D'ITALIA
ALLA FINE DEL 1926

REGIONI	kilowatt installati		
	idraulici	termici	idraulici per kmq.
Piemonte	815.714	58.126	27.8
Liguria	39.020	61.703	7.2
Lombardia	599.075	153 967	25.2
Venezie	302.687	26.172	7.—
Istria, Fiume, Zara	33	9.340	0 01
Emilia	82.941	9 070	3.7
Italia settentr.	1.839.470	318.378	14.3
Toscana	44.412	116.046	1.9
Marche	46.234	4 360	4.8
Umbria	122.312	16.346	14.5
Lazio	93.142	46 250	6.9
Abruzzi	86.719	355	5.2
Italia centrale	392.819	183.357	5 6
Campania	70.789	50.331	4 4
Puglie	3 920	18.348	0.2
Basilicata	4.706	573	0.5
Calabria	44.780	4.415	3.—
Sicilia	23.706	37.805	0 9
Sardegna	51.515	12.802	2.1
Italia merid. e insulare	199.416	124.274	1.8
TOTALI	2.431.705	626.009	7.8

La Centrale « G. Colombo » a Pallanzeno (Ossola), entrata in servizio nel 1926, con una potenza installata di 27.000 kW - Utilizza le acque del Torr. Ovesca. - (Costruttrice, la Soc. Gen. Edison di Elettricità, Milano).

spressamente per approntare i mezzi meccanici occorrenti alla guerra.

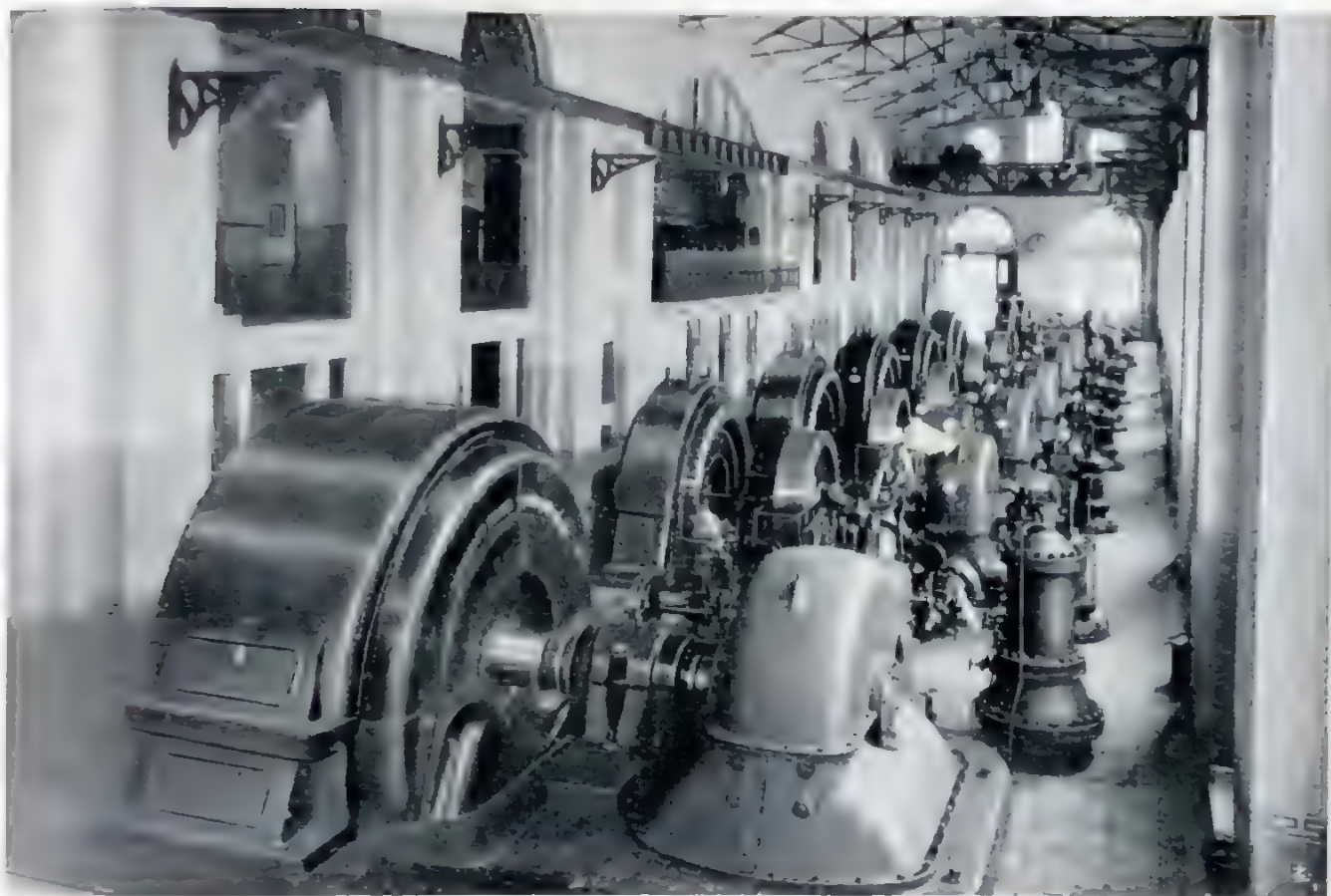
Fortunatamente le Aziende elettriche avevano costruito assai più impianti di quanti non occorressero al consumo dell'epoca; esse poterono dare pertanto un contributo validissimo alla guerra ed alla causa della Vittoria.

Dopo la guerra, il vivace risveglio industriale italiano ha fatto ancora continuamente e rapidamente salire il consumo di energia elettrica; solo nella seconda metà del 1927 e nei primi mesi del corrente anno rimase stazionario, per effetto di una momentanea depressione delle nostre industrie, che già accenna però ad essere superata.

La produzione segue da vicino il consumo, mantenendosi sempre superiore ad esso, perchè, dell'energia prodotta, dal 25 al 30 % va perduto nel macchinario e nelle linee prima di arrivare al consumatore; essa è andata aumentando parallelamente al consumo, tanto che negli ultimi vent'anni è diventata quasi nove volte maggiore.

Nel 1927 si sono prodotti più di nove miliardi di kilowattora, dei quali solo il 3% circa con centrali termiche ed i rimanenti con l'energia delle nostre acque. Se si pensa che in un impianto termico, per produrre un kilowattora occorre circa 1 kg. di buon carbone, si vede quale grande benefizio rappresenta per l'economia nazionale la produzione suddetta; sono quasi otto milioni di tonnellate di carbone che l'acqua dei nostri fiumi fa risparmiare all'Italia, che ai prezzi odierni rappresentano oltre 1 miliardo e 200 milioni di lire che rimangono in Patria anzichè emigrare all'estero.

La produzione ed il consumo di energia elettrica non sono ugualmente ripartiti fra le diverse regioni d'Italia; non tutta l'energia prodotta in una regione viene consumata nella

Ruota della prima turbina Riva, costruita nel 1885.

L'interno della Centrale di Varzo (della Soc. Italiana per Imprese Elettriche « Dinamo »), con 8 gruppi installati, della potenza complessiva di 23.000 kW. - Utilizza le acque dei torrenti Cairasca e Diveria.

stessa regione, ma avvengono scambi fra l'una e l'altra. Così il Piemonte esporta in Liguria e in Lombardia; le Venezie esportano in Emilia; l'Umbria e l'Abruzzo esportano rispettivamente nel Lazio e nella Campania; la Calabria esporta nella Campania e nelle Puglie.

Il consumo di energia è massimo per l'Italia Settentrionale, dove raggiunge la media di circa 255 kilowattora per abitante, e soprattutto per la Lombardia, il Piemonte e la Liguria che - da sole - consumano oltre i 3/5 dell'intera produzione italiana. L'Italia Centrale consuma in media circa 195 kilowattora per abitante; quella Meridionale e le Isole solo 43 kilowattora per abitante.

La media generale italiana del consumo di energia elettrica è di circa 175 kilowattora per abitante; media ancora molto bassa rispetto a quella di altri paesi a sviluppo industriale più marcato.

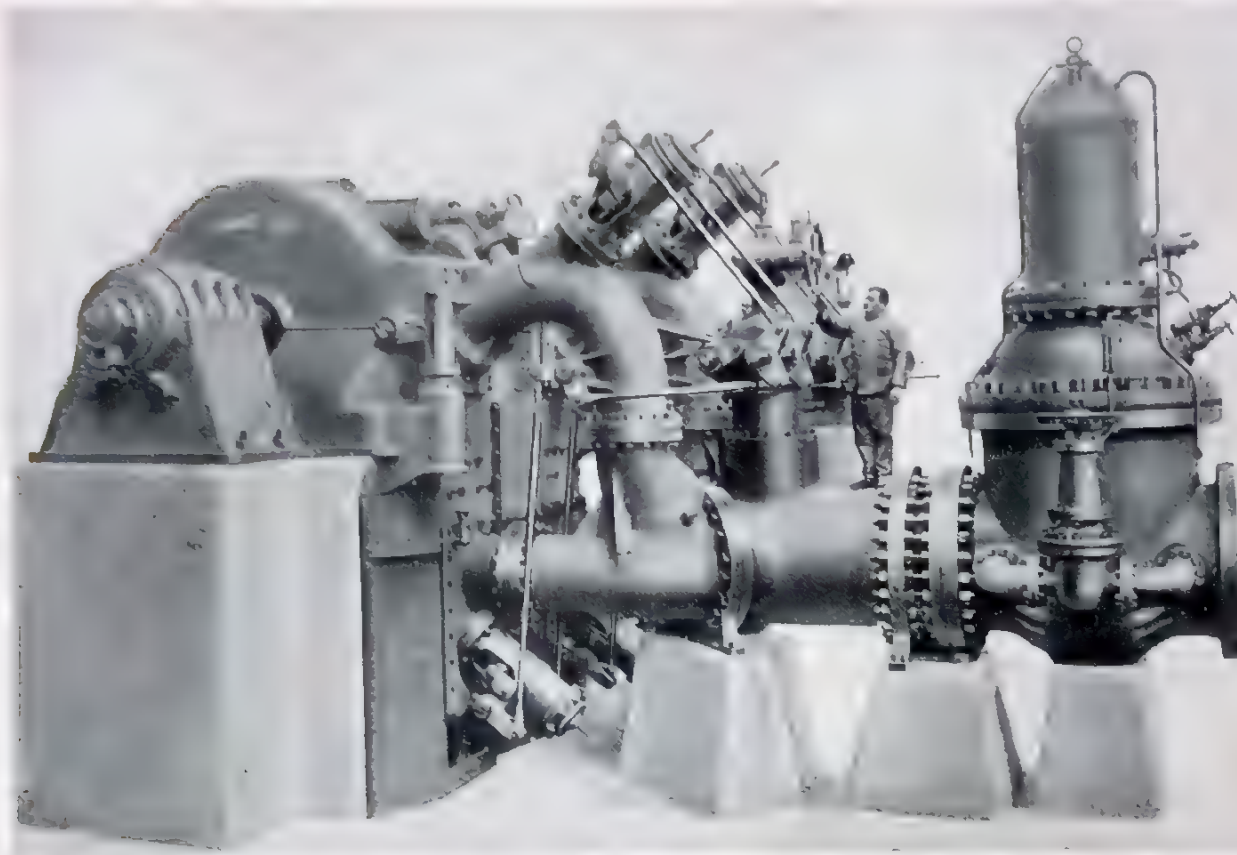
Per quanto riguarda le diverse forme principali di utilizzazione dell'energia elettrica si può ritenere che solo il 12% circa dell'intera produzione serva per l'illuminazione, il 10% per la trazione elettrica, il 18% per le industrie elettrochimiche ed elettrometallurgiche, il 60 % per forza motrice al servizio delle più svariate industrie: tessili, alimentari, meccaniche, ecc.

L'avvenire dell'industria elettrica.

Sono attualmente in corso di costruzione impianti idroelettrici che potranno mettere a disposizione del consumo più di due altri miliardi di kilowattora entro il 1930; nuovi impianti si metteranno ancora in costruzione se, come è da augurarsi, le esigenze del consumo lo richiederanno.

Superato l'attuale periodo di raccoglimento, le nostre industrie riprenderanno presto e con maggior lena, ed il consumo di energia per forza motrice riprenderà quindi nuovamente il suo normale incremento.

Ma soprattutto in altri campi il consumo di energia elettrica dovrà ancora rapidamente aumentare.

Così, ad esempio, l'attuale consumo di energia per l'illuminazione è in Italia molto basso rispetto a quello di altre nazioni: nel 1927 si sono consumati per illuminazione 723

Una Turbina Pelton da 49.000 HP (F. Tosi, Legnano), entrata in servizio nel 1927 alla Centrale di Timpa Grande della Soc. per le Forze Idrauliche della Sila. - Utilizza le acque dell'Ampollino, unitamente ad altre due turbine di 20.000 HP cad. installate nella stessa Centrale.

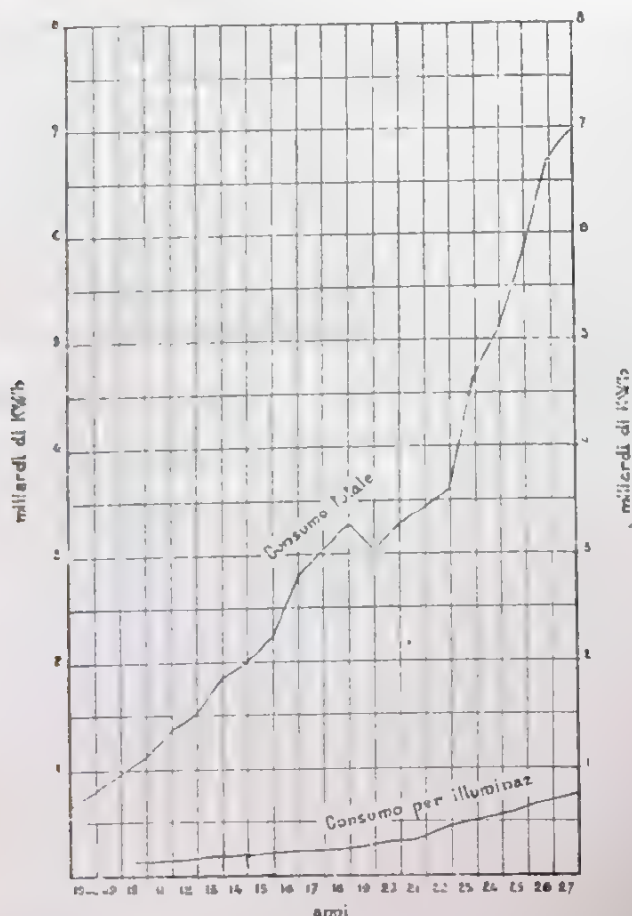
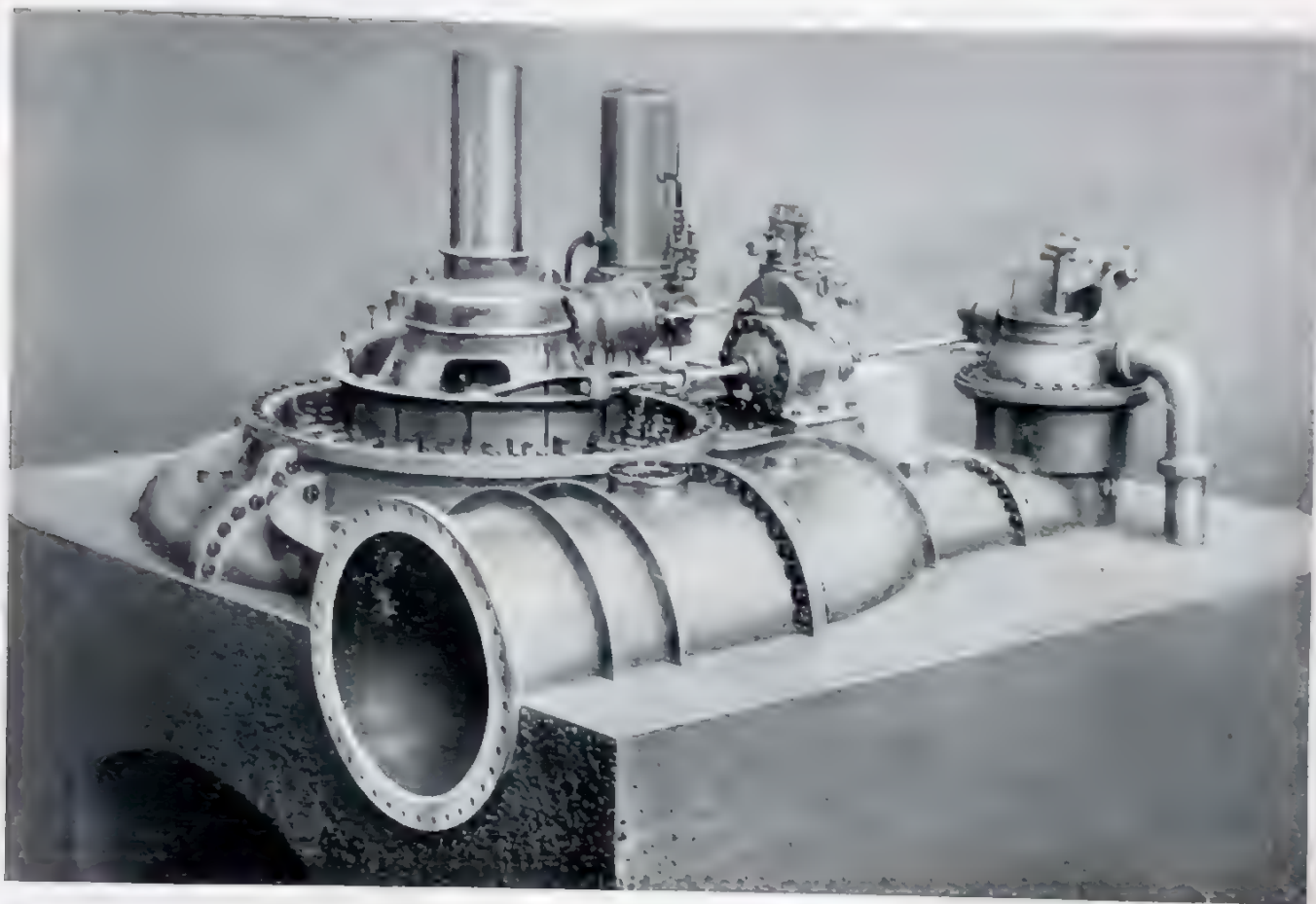



Diagramma mostrante il rapporto fra il consumo d'energia a scopo d'illuminazione e quello totale, in Italia (espresso in miliardi di kW-ora).

milioni di kilowattora, pari a circa 20 kilowattora per abitante servito; negli Stati Uniti il consumo per illuminazione è stato invece di circa 210 kilowattora per abitante, ossia dieci volte maggiore. È vero che da noi non si potrà mai giungere ai notevoli valori degli Stati Uniti, per la nostra minore ricchezza, ma il confronto è utile per dimostrare che molto cammino abbiamo ancora da fare anche noi.

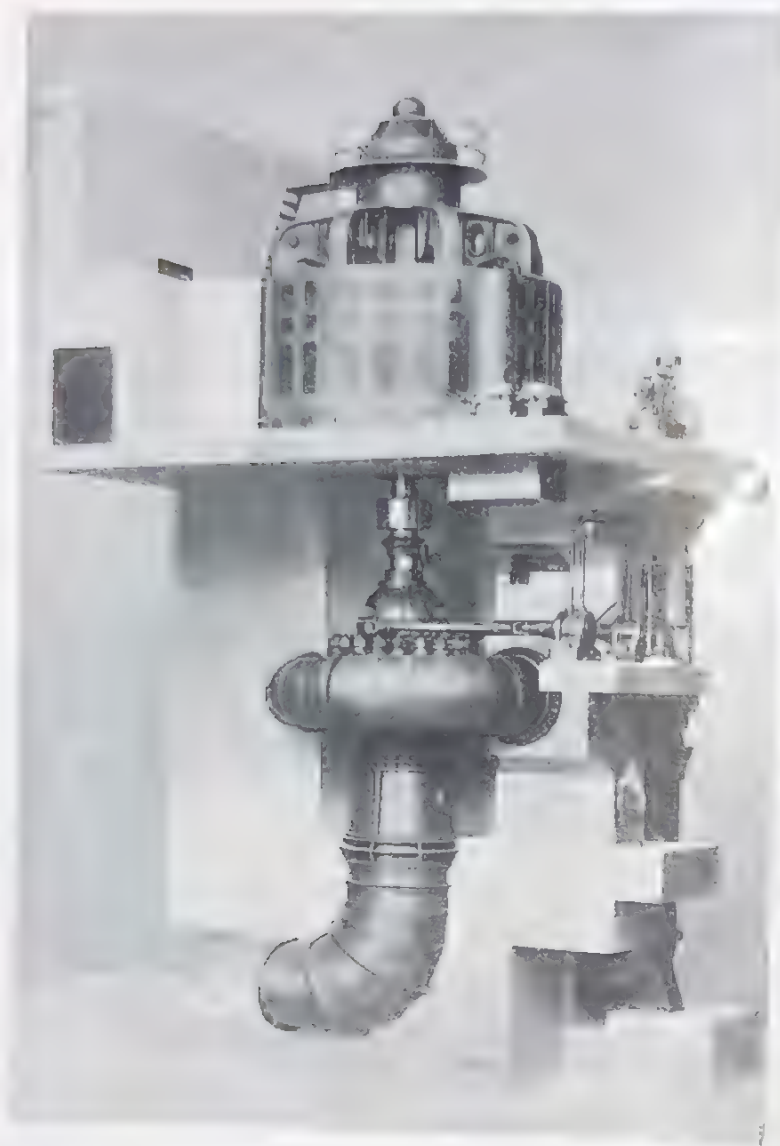
Numerosi e notevoli sono infatti i vantaggi di una abbondante e razionale illuminazione: nelle officine essa permette una maggiore e migliore produzione e riduce al minimo gli infortuni sul lavoro degli operai; nelle vetrine dei negozi aumenta l'attrazione e favorisce lo sviluppo del commercio; nelle abitazioni, nelle scuole, nelle strade facilita il traffico, riduce l'affaticamento della vista e le conseguenti miopie, diminuisce i furti e le aggressioni, favorisce l'aumento delle velocità di traffico, ecc.

È facile dunque prevedere che il consumo per illuminazione dovrà ancora rapidamente aumentare e che per questo servizio dovranno prodursi, fra non molti anni, parecchi altri milioni di kilowattora.

Una turbina Francis (Ing. L. Boselli) della potenza di 50.000 HP, installata nella Centrale del Galleto. - Di tali turbine sono in corso d'installazione tre gruppi da 50.000 cadauno. Utilizzeranno le acque del Fiume Velino. (Soc. « Terni » per l'Industria e l'Elettricità).

Il campo delle applicazioni domestiche dell'elettricità offre anch'esso vaste possibilità di consumo di energia: i ferri da stiro elettrici, gli scaldabagno ad accumulazione, gli aspiratori di polvere, gli asciugacapelli ed altri moltissimi apparecchi del genere, hanno fatto appena capolino in Italia in questi ultimi tempi e si stanno introducendo a fatica nelle nostre abitazioni, mentre in Svizzera, in Germania, negli Stati Uniti hanno già raggiunto una diffusione notevolissima. Se questo genere di applicazioni dell' elettricità prendesse da noi la stessa diffusione che ha, per esempio, nella Svizzera, non basterebbero forse da sette a ottocento milioni di kilowattora per provvedervi.

La trazione elettrica ha già avuto in Italia importantissime applicazioni: a tutt'oggi più di 1100 km. di linee ferroviarie dello Stato sono già state elettrificate, ed altri 500 km. sono in corso di elettrificazione, senza contare le ferrovie secondarie e le tramvie, che pure hanno in Italia una diffusione non indifferente. Un programma razionale ed organico è stato predisposto per le future elettrificazioni. Comunque il consumo di energia per la trazione non è molto notevole: nell'esercizio 1926-27 sulle linee elettrificate delle FF. SS., esso è stato di circa 250 milioni di kilowattora, epperciò, se anche l'antico progetto De Vito, che prevedeva l'elettrificazione di 4000 km. di rete ferroviaria, venisse completamente attuato, il consumo totale non supererebbe il miliardo di kilowattora.

Un'altra applicazione importante, soprattutto nei riguardi del nostro Paese, che è ancora prevalentemente agricolo, è quella delle applicazioni elettrochimiche destinate all'agricoltura. La fabbricazione di prodotti azotati per la concimazione dei terreni sotto le forme più note del nitrato di soda, della calciocianamide, del solfato ammonico, ha avuto in questi ultimi anni anche da noi un notevole impulso.

Le esperienze condotte recentemente a tale riguardo, in seguito all'impulso dato dal Governo Nazionale con la battaglia del grano, hanno dimostrato che, mediante l'intensificazione delle colture con l'adozione di opportuni accorgimenti culturali e con l'uso abbondante di concimi chimici a base di azo-

Un gruppo da 45.000 HP (Turbina Riva e alternatore Tecnomasio B. B.) destinato all'impianto di Cardano (Isarco) della Soc. Idroelettrica dell'Isarco, Milano.

to, si possono raggiungere produzioni unitarie molto superiori alle attuali.

Ed anche per altra via può l'energia elettrica contribuire al miglioramento ed alla prosperità della nostra agricoltura. La elettrificazione delle nostre campagne, permetterà di sostituire il motore elettrico alla forza dell'uomo in molti procedimenti della coltura e della lavorazione dei campi, con risultati che saranno tali da compensare largamente il costo delle opere occorrenti.

Potranno così diffondersi la trebbiatura elettrica del grano, la trinciatura dei foraggi, gli essiccatoi; nei cascinali si estenderanno l'illuminazione elettrica, e le macchine per la lavorazione del latte, per la torchiatura delle uve, ecc.; in ogni dove potrà sorgere l'impianto di elettropompe che permetterà la bonifica o la irrigazione più razionale ed abbondante delle nostre campagne, attingendo l'acqua dal sottosuolo o dal fiume vicino per riversarla sui campi, rendendo fertili e redditizie vaste zone di terreno, ora incolte o quasi.

È un campo quindi assai vasto di applicazioni quello che l'energia idroelettrica ha davanti a sè per migliorare la nostra agricoltura e che assorbirà certamente nei prossimi anni parecchie centinaia di milioni di kilowattora.

***

Il lungo cammino percorso, i mirabili progressi fatti e le imponenti realizzazioni conseguite sono senza dubbio un grande titolo di onore per l'Industria Elettrica Italiana, che tanto ha saputo ideare ed eseguire; ma il compiacimento legittimo del successo raggiunto deve essere di sprone per nuovi successi avvenire. L'esame che è stato fatto del problema nelle pagine precedenti, la valentia e la rettitudine degli uomini che guidano le sorti della Industria Elettrica Italiana, capeggiati dall'on. prof. G. Motta, promettono maggiori sviluppi per la fiorente industria idroelettrica, fondamento di tutte le altre industrie italiane.

E noi ce lo auguriamo sinceramente per il migliore avvenire della nostra Patria; perchè ormai la energia è la base della attuale organizzazione sociale ed il consumo di energia per abitante è l'indice migliore del progresso materiale e morale di un popolo. L'Italia ha già fatto, in questi ultimi anni, passi notevolissimi sulla strada di questo progresso, ma nella sua marcia ascensionale, essa non può e non deve arrestarsi.

NOVERINO FALETTI.

N. d. R. - *Vogliano porgere, anche da queste colonne, il più vivo ringraziamento a tutte quelle Persone, Enti, Società, che con la più grande cortesia hanno voluto mettere a disposizione del Touring Club Italiano lo scelto materiale illustrativo formante il corredo di questo studio.*

LA COLAZIONE AL RIFUGIO DELLE TRE CIME, DELLA SEZIONE DI BRUNICO DEL C. A. I. (m. 2438).

DALLE CROCI DELLE TOFANE AL CIPPO DEL BRENNERO

« Il valor rise come il fiore sboccia ».
D'ANNUNZIO

Fu un'escursione magnifica, attraverso un paesaggio grandioso che conserva ancora pressochè intatte le vestigia della guerra terribile che vi si svolse: la guerra dell'uomo contro la rupe, la guerra delle grandi mine. Escursione pienamente riuscita per la disciplina ammirevole di tutti i partecipanti, senza eccezione alcuna; per il sentimento patriottico che la ispirò e la sorresse, senza soluzione di continuità, in ciascuno dei 5 giorni richiesti dal suo svolgimento; per il ricordo incancellabile che lasciò nell'animo di tutti i componenti e che dettò lettere di ringraziamento e di riconoscenza vivissima, giunte in gran numero alla Direzione del Touring, attestanti un compiacimento e una soddisfazione quali in poche altre nostre escursioni fu dato constatare.

TOMBA DI ANTONIO CANTORE
NEL CIMITERO DI CORTINA D'AMPEZZO.

E veniamo senz'altro alla cronaca dell'indimenticabile pellegrinaggio.

I 130 escursionisti, giunti a Cortina da ogni parte d'Italia, si riunirono la sera del 16 settembre per ricevere le consuete istru-

UN MINUTO DI SILENZIO DAVANTI AL MONUMENTO DEL GENERALE ANTONIO CANTORE.

zioni e raccomandazioni dal giovanissimo ma attivissimo Direttore, il ragioniere Ferrante Fantoni-Modena. Il cielo è coperto e la splendida conca è nascosta da un velario di nubi che nulla promette di buono per il domani. Il mattino del 17 trova infatti il manipolo dei collaboratori — saliti al Rifugio Cantore con 12 Alpini gentilmente inviati dal 7° Reggimento per facilitare il percorso del sentiero lungo il quale parte della carovana dovrà scendere in Val Travenanzes — preoccupato pel tempo che minaccia tormenta. Ma mentre essi suppongono che gli escursionisti si fermeranno alle rovine del Rifugio Tarditi, se pure non saranno rimasti a Cortina, rinunciando all'ascensione, li vedono a un tratto salire in ordine perfetto, per la mulattiera di guerra che in poche ripidissime svolte supera i 500 metri di dislivello separanti le rovine da Forcella di Fontana Negra. È alla testa un veterano delle escursioni del Touring, un vecchio bersagliere di 76 anni, che cammina con passo lento ma sicuro: il cav. Michele Boratto.

E alle dieci, davanti al rifugio Cantore, che la Sezione di Cortina del C. A. I. ha messo con cortesia grande a nostra disposizione, tutta la carovana è riunita intorno al colonnello Carlo Rossi che S. E. il generale Ottavio Zoppi ha inviato in rappresentanza delle Truppe di montagna. Il colonnello, un autentico Eroe con cinque medaglie al valore, la Croce dell'Ordine Militare di Savoia ed una promozione per merito di guerra, che ha vissuto tutta l'epopea delle Tofane, rievoca con parole commoventi la figura luminosa del generale Antonio Cantore, caduto il 20 luglio 1915 a Forcella di Fontana Negra, che si staglia a pochi passi da noi, sul cielo tempestoso.

La selvaggia grandiosità del luogo, ove tutto ricorda la vita terribile dei nostri Alpini durante tre anni di guerra, l'imponenza delle rupi che ci attorniano con una disperata verticalità, la piccola croce eretta sul cumulo di pietre nel luogo stesso ove cadde, colpito in fronte, il vecchio e glorioso generale, ci riempiono l'animo di commozione, mentre il pensiero si rivolge ai nostri Eroi, molti dei quali riposano nel sottostante cimitero delle Aquile delle Tofane, all'ombra dei pini, nella pace grande della montagna.

Finita la breve ma austera cerimonia, la carovana si sdoppia: una parte ritorna a Cortina per la strada percorsa nel mattino; l'altra sale alla Forcella per scendere in Val Travenanzes, mentre il tempo peggiora e la neve turbina nell'aria gelida e sferzante. Eppure i dirigenti hanno la lieta sorpresa di vedere aumentato il numero dei partecipanti a questa più lunga e faticosa escursione, che da 60 sono saliti a 77. Tanta è la sug-

gestione e il fascino dei luoghi, da indurre anche i meno allenati ad affrontare l'asprezza del cammino, pur di farsi un'idea esatta di quella che fu la nostra guerra d'alta montagna, che il grande poeta inglese Rudyard Kipling chiamò la guerra delle aquile umane.

E la marcia si svolge disciplinatissima e senza il più piccolo incidente, pur nell'imperversare della tormenta, giù per lo stretto e ripido sentiero scavato nella montagna a picco, lungo il selvaggio vallone di Travenanzes, in un anfiteatro superbo di rupi, fino alla confluenza della Valle di Fannes, dove il Ponte Alto ricorda l'episodio della pattuglia bavarese che, scesa nella notte dal Vallone per sorprendere le vedette italiane, e oltrepassato il Ponte, alto un centinaio di metri sul torrente scrosciante nella forra orrida e angusta, si trovò improvvisamente assalita dai nostri, i quali la costrinsero a retrocedere così precipitosamente che, in luogo di imboccare il ponte, cadde tutta nello abisso spaventoso.

Alle 16, dopo cinque ore di marcia pressochè ininterrotta, la carovana giunge a Podestagno, attesa dalle rosse auto della S. A. D. che in mezz'ora la riconducono a Cortina per la cena e per il meritato riposo.

LA CERIMONIA DEL 20 SETTEMBRE AL CIPPO DEL BRENNERO.

Il mattino seguente, tutti gli escursionisti, con alla testa le Autorità civili e militari, e gli Alpini recanti una grande bandiera tricolore interamente spiegata, si recano al bellissimo monumento che lo scultore Umberto Diano eresse all'eroico generale. Una corona d'alloro viene deposta ai piedi della statua che guarda le Tofane, custodita dai due alpini di marmo che le stanno al fianco e dalle aquile di bronzo che la sovrastano. Un minuto di silenzio in ginocchio, mentre i soldati presentano le armi, e poi via, in corteo, attraverso il paese, diretti al Cimitero, per deporre un mazzo di fiori sulla umile tomba, non tenuta certamente con la cura e la devozione che una Salma così preziosa esigerebbe.

E la mattinata finisce così, mentre il sole irrompe finalmente fra le nubi e accende di luce la magnifica conca.

Nel pomeriggio la carovana sale a Misurina, non senza sostare al Passo delle Tre Croci per ammirare la mole imponente del Cristallo e del Popena, dai cui anfratti i nostri Alpini spiavano la sottostante Valle di Landro, mentre le grosse artiglierie puntavano su Dobbiaco, centro importantissimo e vitale delle retrovie austriache.

La sera, a Misurina, il rappresentante del Touring ricordò la prima escursione effettuata dal sodalizio in Cadore, nel settembre del 1913, con 800 partecipanti; la salita al celebre lago sotto una pioggia scrosciante e l'improvvisa apparizione nella grande sala dell'albergo, di Cesare Battisti, salito di na-

AL PASSO DELLE TRE CROCI (m. 1808).

Luca, sulle rupi vertiginose del Paterno, duello che si chiuse con la morte eroica della guida famosa, alla cui memoria l'Austria volle conferita la Medaglia d'oro; la colazione e la sosta al Rifugio delle Tre Cime, della Sezione di Brunico del C. A. I. al cospetto di un anfiteatro grandioso e selvaggio, di fronte alle immani pareti delle Cime di Lavaredo, che una scure gigantesca sembra avere spaccato d'un colpo; la discesa nella magnifica Valle di Campo di Dentro, fino a San Candido, confine politico della nuova Italia in terra austriaca, costituirono gli episodi di questa meravigliosa giornata, vissuta in comunione perfetta di spiriti e di cuori, che si chiuse la sera a Dobbiaco, in prossimità del bellissimo valico, spartiacque tra l'Adriatico e il Mar Nero. La nostra gioia è però turbata dalla partenza del colonnello Carlo Rossi e del tenente Alessandro Tandura, Medaglia d'oro, inviato dal generale Filippo Salvioni in rappresentanza della Seconda Brigata Alpina.

AL VALICO DEL GIOVO (m. 2129).

scosto, con Guido Larcher e Giovanni Pedrotti, dalla Pusteria, per portare ai fratelli italiani il saluto e l'augurio di tutto il Trentino. Ore di profonda commozione, che il martirio dell'Eroe doveva rendere indimenticabili.

Il mattino del 19 si annuncia trionfale. Le Dolomiti si slanciano nel cielo limpidissimo nella loro fantastica architettura. Il lontano Sorapis, le Marmarole, i Cadini, le Tre Cime di Lavaredo, la sanguigna Croda Rossa, cantano il loro eterno poema di bellezza e di gloria, mentre gli escursionisti salgono per la mulattiera di guerra al Rifugio Principe Umberto, che la italianissima Sezione Cadorina del Club Alpino Italiano ha costruito a Forcella Longeres, ai piedi delle imponenti Cime di Lavaredo.

La sosta al bellissimo Rifugio; la Messa celebrata da Monsignore Caravallios, di Mazzara del Vallo, nella chiesetta di guerra dedicata alla Madonna della Croda e costruita dagli Alpini sotto la Cima Grande di Lavaredo; l'omaggio di fiori al monumento eretto alla memoria dei Bersaglieri caduti al fianco dei loro fratelli della montagna; il valico della Forcella di Lavaredo, già iniquo confine politico, dal quale le vedette italiane assistettero nelle prime ore del 4 luglio 1915 all'epico e disperato duello tra la celeberrima guida alpina Sept Innerkofler di Sesto e il soldato italiano Piero De

Il mattino del 20 settembre, annunziatore di una giornata radiosa, trova la carovana in auto, lungo la fresca e ridente Pusteria, dalle piccole case adorne di fiori e di bandiere, che racchiudono nei colori il simbolo delle forze animatrici della Patria: la fede, la speranza, l'ardore.

Si entra in Brunico, si oltrepassa la cupa

Fortezza, innocuo avanzo di un dominio che fu; si attraversa Vipiteno, tedesca fino al midollo, con le caratteristiche case dai corpi avanzati, fiancheggianti l'unica lunghissima via; si toccano Colle Isarco e i Bagni di Brennero, ed eccoci alle undici allo storico Valico, accolti festosamente da tutte le Autorità, dalle Rappresentanze del Fascio Ferroviario e dei Mutilati, dalla Finanza e da un manipolo di Alpini inviato col tenente Angelo Massimino a rappresentare il 6° Reggimento.

E intorno al Cippo, che segna il confine inviolabile della nuova Italia, ha luogo, in un silenzio religioso, l'ultima cerimonia del nostro pellegrinaggio.

Come già alla Forcella di Fontana Negra, come a Forcella di Lavaredo, ci inginocchiamo un istante per rivolgere il pensiero riconoscente a tutti i nostri Morti dallo Stelvio al Mare. Ciascuno di noi comprende in quel momento quanto grande sia stato il dono che Essi hanno fatto alla Patria e quale tributo di devozione e di riconoscenza sia da noi dovuto alla loro memoria. Ancora una volta gli Alpini presentano le armi, mentre la bandiera tricolore viene avvolta intorno al Cippo.

L'ARRIVO DELLA CAROVANA AL RIFUGIO PRINCIPE UMBERTO, DELLA SEZIONE DI AURONZO DEL C.A.I. A FORCELLA LONGERES (m. 2320).

La cerimonia, semplice, commovente, è finita e la carovana si riunisce in una sala del vicino albergo per l'ultimo pasto in comune. Poi ancora una volta le auto ci accolgono per condurci attraverso il valico del Giovo a Merano, e per la Valle Venosta a Bolzano, davnti al superbo Monumento che l'Italia fascista, per volontà del Duce, ha inalzato alla Vittoria, e che nella severità e nella bellezza dei simboli di cui si adorna riafferma la grandezza e la vitalità della Stirpe.

Un manipolo di alpini col tenente Dogliani, ancor sempre in rappresentanza del 6° Reggimento, ci attende da più ore.

La sera è oramai inoltrata, quando la carovana sale i gradini del Tempio, avvolto in una penombra che ne accresce la suggestione e l'imponenza, per deporre una corona di alloro accanto all'altare che sorregge la statua del Redentore. Si aggira nell'atrio severo, passa rabbrividendo accanto alle effigi marmoree di Battisti, di Filzi e di Chiesa, assurte per l'arte sovrana del Wildt a simboli terribili di martirio e di gloria. Poi scende nella cripta ad ammirare il superbo cofano di ferro battuto, ove è un po' della terra che accolse le spoglie dei Martiri. Infine esce dal Tempio e, giunta al Ponte sul Talvera, svolge lo sguardo alla Vittoria alata, che adorna la sommità del monumento, scolpita da Arturo Dazzi nell'atto di scoccare la freccia verso settentrione: simbolo magnifico e gagliardo della Patria vittoriosa, protesa con tutte le sue forze al suo nuovo destino!

MARIO TEDESCHI.

L'ASSALTO ALLE PIU' ALTE VETTE DEL MONDO

Generalità.

ASPETTI SELVAGGI ED IMPONENTI DI VALLONI HIMALAIANI, SCAVATI FRA RUPI CICLOPICHE.

L'IMMANE complesso di altipiani e di catene himalaiane che culminano nelle eccelse cime del Caracorùm, non ha riscontro in nessuna altra parte del nostro pianeta. In tema di proporzioni, ad esempio, se il nostro maggior ghiacciaio, quello dell'Aletsch, misura circa 25 km. di lunghezza, sono numerosi i colossi del Caracorùm (dei quali basti ricordare l'Hispar, il Biafo, il Baltoro, il Rimu) che si aggirano tra i 40 ed i 60 km. di sviluppo, e l'immenso Siacen che tutti sorpassa con i suoi 84 km. di percorso!

Per superare questi esempi attuali (al di fuori delle regioni polari) noi, abitatori delle Alpi, dobbiamo ricorrere alla ricostruzione immaginaria delle grandi correnti vallive della fine dell'epoca glaciale!

In proporzione analoga si svolsero tutti i fenomeni naturali che condussero l'Himalaia alla fisionomia attuale, cosicchè non dobbiamo affatto meravigliarci quando vediamo che il complesso dei suoi problemi insoluti richiama l'attenzione di tanti studiosi viaggiatori, e che la verginità immacolata di quasi tutta la infinita selva delle sue eccelse cime attira intensamente le bramosìe di forti alpinisti, come ce ne fanno fede le numerose imprese che van succedendosi in questi ultimi decenni, tanto che l'Asia Centrale può dirsi, da un lato, la palestra inesauribile di non pochi geografi, geologi ed archeologi d'Europa e di America, e dall'altro la méta ambita dei più tenaci e sublimi ardimenti!

Il contributo degli Italiani.

Noi Italiani abbiamo già portato un contributo di tale importanza alla maggior conoscenza dell'immane catena Himalaiana, ivi compreso l'eccelso gruppo del Caracorùm, che è bene, anzi è doveroso che sia ricordato, non solo di fronte a noi stessi, ma anche e soprattutto al cospetto del mondo intero. Per la verità, al recente Congresso Geografico Internazionale di Cambridge (magistralmente presieduto dal nostro on. Gener. Nicola Vacchelli, e i cui risultati furono sommariamente comunicati su questa Rivista dal Presidente del T. C. I. prof. Bognetti [1]), ciò

[1] V. *Le Vie d'Italia*, settembre c. a.

fu lealmente e pubblicamente riconosciuto a proposito di una nuova carta (1) dagli stessi Inglesi, i quali spingono la loro vasta influenza politico-commerciale al di là dei confini nordici degli Stati Himalaiani sin verso l'Asia Centrale.

Volendo essere precisi, *«gli Italiani del Caracorùm e dell'Himalaia propria»* potrebbero essere divisi in tre gruppi principali: i viaggiatori isolati; quelli che parteciparono a spedizioni straniere prestando la loro opera preziosa quanto efficace in qualità di guide alpine, topografi o naturalisti; quelli che cooperarono a formare una spedizione italiana, dal Capo a tutti, o quasi tutti i gregari. Ma più volte è accaduto che quelli del primo e secondo gruppo, hanno servito a determinare o a preparare, in certo qual modo, la via a quelli del terzo.

Al primo gruppo, certamente il più antico, vanno attribuiti i Polo, i missionari, quale il Padre Desideri, ed altri di non facile individuazione, specialmente quando non lasciarono traccia scritta.

Pel secondo gruppo occorrerebbe compilare un elenco completo di tutte le guide e portatori delle Alpi Italiane, la cui meritatissima fama di abilità, di resistenza, di coraggio e di adattabilità, spinse tanti esploratori stranieri ad arruolarli fra quella parte eletta del proprio personale nella quale sapevano di poter riporre ogni fiducia nei momenti più difficili.

Spessissimo in queste stesse spedizioni il numero degli italiani supera quello dei rappresentanti di altre nazioni: ad esempio in quasi tutte le 7 spedizioni Bullock-Workman (comprese queste due che oggi richiamerò in succinto), di fronte a due o quattro stranieri troviamo cinque o sette italiani!

Ed ecco l'elenco sommario delle note esplorazioni italiane del terzo gruppo: Nel 1909 si svolge la famosa spedizione di S. A. R. il Duca degli Abruzzi, nell'alto ghiacciaio Baltoro; nel 1913 la spedizione di M. Piacenza nell' Himalaia propria (accompagnato dal

1) V. C. CALCIATI - *Il Caracorùm, secondo le ultime esplorazioni, con speciale riguardo al contributo degli Italiani.* - I. G. M. - carta al 500.000 - 1928, presentata dall'A. al Congresso int. di Cambridge

(fot. dott. C. Calciati, Cremona)

NELLE GRANDI VALLATE HIMALAIANE, L'IMPONENTE ORRIDEZZA DELLA NATURA È ROTTA SOLTANTO, QUA E LÀ, DA PICCOLE OASI COLTIVATE, CONTINUAMENTE MINACCIATE DALLE FRANE DEGLI ELEVATI TERRAZZI ALLUVIONALI PROFONDAMENTE EROSI ALLA BASE O DA SUBITANEE INONDAZIONI DI PODEROSI TORRENTI.

IL GRANDIOSO PANORAMA SULLA CRESTA DEL TERAM KANGRI

prof. Borelli e da me), che culmina con la prima ascensione del Kun (m. 7094); nel 1914 la grande spedizione di F. de Filippi nella Himalaia, Caracorùm e Turchestan Cinese, e finalmente quella capitanata da un nuovo e giovane Principe dell'augusta Casa Savoia, S. A. R. il Duca di Spoleto, già in via di allestimento e che dovrà svolgersi nell'estate dell'anno venturo.

Al Ghiacciaio Hispar.

Delle tre lunghe ed importanti spedizioni scientifico-alpinistiche cui ebbi la fortuna di partecipare fra le catene dell'Asia Centrale, non mancherà d'interesse ch' io rievochi alcuni ricordi delle due prime essendo esse le meno note fra noi, perchè compiute sotto gli auspici dei coniugi americani Bullock-Workman. Oltre ai due Capi, americani di Boston, al capo carovana Hog, canadese, e a mio aiuto e collega Dr. M. Koncza, lituano, completavamo lo « Stato Maggiore », io e le guide Cipriano Savoie (il noto carpentiere della « Stella Polare »), A. Rey, C. Chenoz e F. Mélique: quattro stranieri e cinque italiani.

Dico subito però che le vicende del mio diario non possono confondersi con quelle del grosso della spedizione, poichè i due topografi formarono sempre un distaccamento a parte con precisi scopi scientifici.

Imbarcati a Marsiglia il 10 aprile del 1908 (avevo allora 23 anni), giungemmo nella pittoresca Srinagar verso la fine dello stesso mese. Dopo aver compiuto gli ultimi meticolosi preparativi in vista di una regione così isolata e inospitale, qual'è il bacino del

(fot. dott. C. Calciati, Cremona)

UNO STUPENDO ESEMPIO DI « FUNGHI DEL GHIACCIAIO ». - COSÌ VENGONO CHIAMATE QUELLE STRANE FORMAZIONI PRODOTTE DALL'AZIONE PROTETTIVA DI UN GROSSO MASSO SUL GHIACCIO SOTTOSTANTE; QUESTO VIENE LIQUEFATTO VERSO LA PERIFERIA DALL'AZIONE DEI RAGGI SOLARI CON RAPIDITÀ MAGGIORE CHE NON AL CENTRO E NE RISULTA COSÌ UN PILASTRO DI SOSTEGNO, IL QUALE, COL MASSO SOVRAPPOSTO, RICHIAMA ASSAI BENE L'IMAGINE DI UN FUNGO.

dove ammirammo il bel castello, che mi dissero costruito dai Dogra.

Senza perdere un giorno, il 24 raggiungemmo Ghilghit (m. 1490) sul fiume omonimo e con l'aiuto di quell'Agente politico inglese riponemmo in nuovo assetto la grossa carovana di cavallini (*poneys*).

Ghilghit fa parte del Dardistan, paese del piccolo popolo Dardo pervaso da spirito indipendente e bellicoso. Risentiva degli istinti medioevali che ancor dominano la vita dei suoi vicini di occidente, del Jasin e del Citral, che possono considerarsi ancora quasi indipendenti sia dall'Afganistan, sia dalla Russia, sia dall'Inghilterra, che li tengono racchiusi fra gli alti baluardi delle loro immense montagne. Perciò Ghilghit divenne un importantissimo posto militare avanzato che l'Inghilterra, d'accordo col Maharàgia del Cashmir mantiene a protezione del suo Impero Indiano contro le avverse potenze del Nord. Infatti dal 1842 in poi, le vicende di questa impervia regione sono agitate da una serie di combattimenti, di sottomissioni, di rivolte, di repressioni, di invasioni, di assassinii. Uno dei più crudeli ed ingiustificati fu l'assassinio dell'esploratore Hayward, avvenuto nel 1870 a poche marce a N. W. di Jasin, quando stava effettuando il ritorno dalla sua seconda spedizione al Pamir e al Dardistan. La sua salma eroica, ricoperta da un austero mucchio di pietre, giace oggi solitaria in un piccolo giardino di Ghilghit.

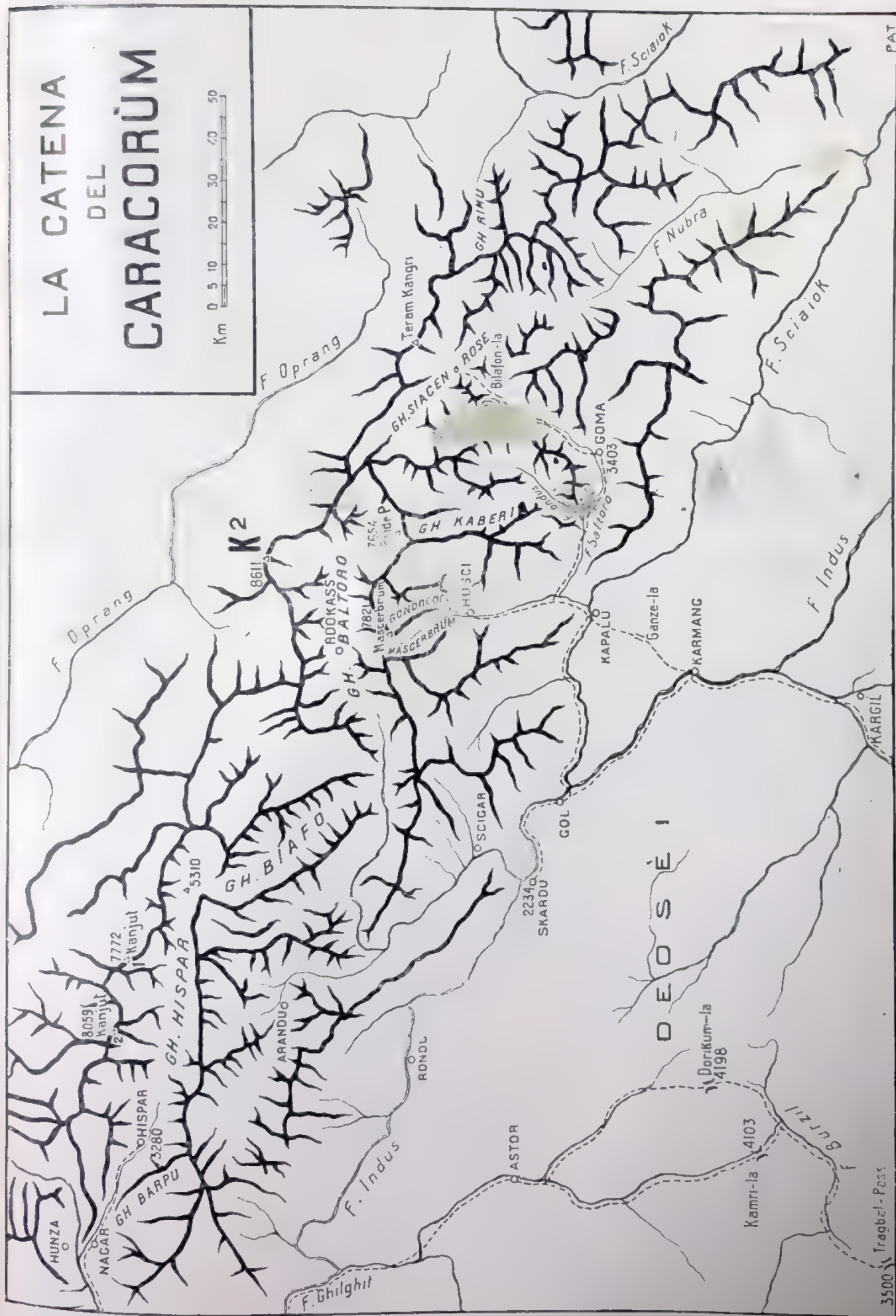
Il 26 maggio, imboccata la valle Hunza alla sua confluenza col fiume Ghilghit, ci trovammo a risalire una valle incassata, le cui strane bellezze si caratterizzavano nell'orrido assoluto. La difficile mulattiera, tutta a zig-zag, interrotta da frane, scendeva in burroni, scalava vecchie morene, tagliava pareti alluvionali, si arrampicava, valicava e scendeva speroni rocciosi....

Solo gli albicocchi delle piccole oasi aggrappate qua e là sui fianchi della montagna, offrivano al viandante il gradito ristoro della loro verzura e presto anche quello del loro frutto delicato.

Il Ragià di Nagar (m. 2374), già avvertito del nostro arrivo, ci ricevè coi massimi onori nel pomeriggio del giorno 29. Avvenne il solito scambio di salamelecchi e di doni. Due giorni di sosta erano necessari per il cambio della carovana poichè, a monte di Nagar, il sentiero si faceva sempre più difficile ed era quindi inadatto ai quadrupedi.

Ripartiti il primo giugno, traversammo la fronte del ghiacciaio Barpu che taglia il sentiero, risalimmo la deserta valle dell'Hispar, pernottammo sotto un noce secolare in località Huru-Harrar, e la sera del 2, dopo aver traversata anche la lingua del ghiacciaio Jengutza, ponemmo le tende presso il piccolo ed estremo villaggio di Hispar a m. 3280, senza trovare un solo vero albero che potesse ripararci col rezzo delle sue fronde.

Da qui doveva avere inizio più specialmente la serie delle nostre ricerche.

Dopo alcuni giorni di preparativi e di la-

SCHIZZO SCHEMATICO DEI PLESSI MONTUOSI FORMANTI LA GRANDE CATENA DEL CARACORÙM, CON SEGNATI GLI ITINERARI NORMALMENTE SEGUITI.

voro, salutati dagli amici Hispariani, ci avventurammo su pel gran Ghiacciaio Hispar alla testa di una piccola ma completa carovana di portatori scelti, capitanati da un *lambardar*.

E se uso il verbo «avventurarsi», non lo uso per amore di iperbole, chè proprio gli uomini nati lì sul posto, quando seppero vagamente del nostro progetto di visitare a poco a poco tutti gli angoli più reconditi del gran ghiacciaio, se ne dichiararono tutti sbigottiti.... Dicevano, che, salvo nella parte inferiore dove esistono i pascoli estivi dei loro Jak, nessuno aveva mai percorso gli altri luoghi e che i nomi dei vari affluenti li sapevano per semplice tradizione. E uscivano con certe loro paurose leggende, buffissime quanto inverosimili ed ingenue!....

(fot. dott. C. Calciati, Cremona)

DUE DIVERSI METODI PER ATTRAVERSARE LE GRANDI CORRENTI FLUVIALI DELLE VALLATE HIMALAIANE: LUNGHI PONTI FLESSIBILI DI FIBRA VEGETALE, ANCORATI A FORTI PILONI DI MASSI REGOLARMENTE ACCATASTATI E COLLEGATI DA TRAVI; - ZATTERE FORMATE DA PELLI DI CAPRA GONFIATE D'ARIA E TENUTE ASSIEME DA PALI E LEGATURE DI CORDAME.

Comunque, partimmo; ma nel corso della esplorazione, dovevo poi accorgermi più di una volta quanto quei poveri esseri primitivi fossero suggestionati dagli stessi loro racconti.

E qui cominciò la solitaria vita del topografo, costretto a lottare, giorno per giorno, ora per ora, contro le difficoltà del terreno, i pericoli della montagna sconosciuta, la cattiva volontà degli uomini, la inclemenza del clima, la ristrettezza del tempo!

Unica compagna mi era una piccola bandiera italiana, sacro retaggio patriottico del mio buon nonno Galeazzo, senatore del Regno, consegnatami da mio Padre prima della partenza!

Vita terribilmente solitaria, la mia, poichè la distribuzione del lavoro obbligava Koncza e me a tenerci quasi sempre separati l'uno dall'altro, talvolta anche di parecchi giorni di marcia. Dei messi, appositamente istruiti, che facevamo per prudenza marciare a due a due, ci collegavano fra noi e ci tenevano in contatto col campo base di Hispar al quale attingevamo i rifornimenti. I nostri piccoli campi individuali erano di una mobilità straordinaria. Solo i periodi di maltempo ci costringevano a fermarci, con nostro grande dispetto perchè preoccupati della possibilità che il precoce autunno dell'alta montagna ci sorprendesse prima che il nostro compito fosse intieramente esaurito. Nei giorni in cui il vento di tramontana sospingeva la interminabile nuvolaglia, mascherando le più alte cime, che dovevano essere i punti più salienti del nostro rilievo, con gli strumenti puntati, pas-

[illegible] (. Calciati, Cremona)

SUL GHIACCIAIO HISPAR COMINCIÒ LA SOLITARIA VITA DEL TOPOGRAFO, CO-[illegible] A [illegible]ARE GIORNO PER GIOR-NO [illegible]A. CONTRO LE DIFFICOL-TÀ [illegible] I PERICOLI DELLA MON-TAGNA [illegible]TA... I PERIODI DI [illegible] TENEVANO PRIGIONIERO, NELLO SPAZIO ANGUSTO DEI DUE METRI QUADRATI DELLA TENDA, IN UNA ALTER-NA[illegible] [illegible]ANZE E DI DELUSIONI ».

to dominante, favorevole al rilievo. Mi ci avviai silenzioso e risoluto alla testa dei miei nove uomini, come sempre. Senonchè, ad un certo punto, mi accorsi che i portatori anzichè seguirmi, si erano seduti tutti per terra, in segno evidente di protesta. Li chiamai ripetutamente, senza risultato, finchè, perduta la pazienza, gridai loro

passavamo lunghe ore a guatare quelle vette nascoste tra le mobili nebbie sempre rinnovantisi. E talvolta, la delusione più completa, dopo snervanti aspettative che si protraevano per parecchi giorni.

Ricordo ancora, quasi con angoscia, uno di tali periodi avversi, il più lungo fra tutti quelli della campagna del 1908, che ci tenne prigionieri nello spazio angusto dei due metri quadrati delle nostre tende, sotto la pioggia, il freddo che raggiunse i 12° sotto zero, e la tormenta, in una alternativa inesorabile, durata undici giornate consecutive. Fu una vera disperazione, una grande sofferenza, una di quelle sofferenze fisiche e morali che difficilmente potrà immaginare chi non l'abbia mai provata in identiche condizioni di assoluto isolamento! Si noti poi che, oltre al maltempo, talvolta anche gli uomini tentavano d'intralciare il nostro programma, già di per sè abbastanza complicato.

Un giorno, fra gli altri, m'era necessario risalire alcuni tetri valloncelli, dall'alto dei quali avrei potuto raggiungere un dato pun-

tutti quei pochi improperî che avevo già imparato a ripetere in *industani*, l'idioma universale dell'India.

Niente! Essi gesticolavano, ed uno degli anziani, postosi in ginocchio, mi supplicò di non proseguire, perchè proprio in quei luoghi avremmo, secondo lui, trovata certa morte, inesorabilmente decretata dai maligni spiriti della montagna!...

Io scrutai ben bene il cammino che m'era innanzi e, a dire il vero, non riuscii a scoprirvi questo gran pericolo. D'altra parte, il mio lavoro richiedeva che di lì passassi assolutamente; allora ricorsi ai mezzi più... persuasivi che mai si possano escogitare, e riuscii nell'intento.

È questo uno solo dei numerosi piccoli aneddoti nei quali si rivelò la pusillanimità, talvolta l'ignavia, di questi poveri portatori, i quali tuttavia sono in fondo, dei buoni diavoli, solidi ed intelligenti.

(fot. cav. uff. V. Sella, Biella)

PRIMI RAGGI DI SOLE SUL K^2 (VERS. SUD EST) - LA ECCELSA PIRAMIDE, SUI FIANCHI DELLA QUALE SI SVOLSERO GLI ARDIMENTI DI S.A.R. IL DUCA DEGLI ABRUZZI, È FOTOGRAFATA SALENDO AL COLLE V. SELLA DAL GHIACCIAIO GODWIN AUSTEN.

Così, occupato per lo più nel faticoso quanto randagio lavoro del topografo, riparato da una semplice e piccola « tenda Mummery » talvolta distratto da scenette ed avventure or tragiche or comiche, tra il maestoso silenzio della Natura, rotto qua e là dal fragore

(fot. cav. uff. V. Sella, Biella)

… DEL MASHERBRUM DAL GHIACCIAIO BALTORO

delle valanghe e delle frane, oppresso ogni tanto da giornate ora caldissime ed ora freddissime, con enormi sbalzi di temperatura nel corso della stessa giornata, tra le petraie delle morene mobili, tra nevai e ghiacciai diramantisi per ogni dove, suggestionato da quella solitudine austera, violata solo dalla rara presenza di qualche selvaggio branco di

(Fot. cav. uff. V. Sella, Biella)

LA CATENA DEL MASHERBRUM A SUD DEL GHIACCIAIO BALTORO.

stambecchi o dalla visita notturna del misterioso leopardo delle nevi..., passarono rapidi i giorni, le settimane, i mesi!...

Il tempo che noi impiegammo in questa prima esplorazione topografica dell'intiero bacino dell'Hispar, credo costituisca tuttora un modesto *record* di permanenza su di un ghiacciaio montano, fatta astrazione delle regioni polari. Permanemmo cioè, poco meno di tre mesi e precisamente 83 giorni, tra i 3200 ed i 6000 metri circa d'altezza. Mentre la lingua terminale dell'Hispar tocca i 3290 metri, il suo vasto colle d'origine che lo separa dal Biafo raggiunge i 5400. Ma noi risalimmo tutti i suoi affluenti importanti i quali, non tenendo calcolo dei piccoli, sono in numero di cinque e per importanza superano, da soli, quasi tutti i maggiori delle nostre Alpi; contando cioè essi dai cinque ai 17 km. di lunghezza.

Tengasi presente che l'Hispar, il ghiacciaio principale, il quale tutti riceve ed incorpora, si presenta come un immenso fiordo in pieno continente, lungo ben 53 km.

Le estreme temperature sofferte furono di 62° C. al sole, e di 15° sotto zero la notte, durante una tormenta asciutta.

[illegible] col tempo normale erano comuni le escursioni diurne del termometro dai 60° al sole verso le ore 13, allo zero e ai 2° sotto zero verso le ore 20.

Da ciò è facile arguirsi che la nostra salute, mantenutasi pur sempre ottima, era affidata non solo al potere coibente delle maglie di ottima lana cashimiriana, ma anche alla estrema siccità dell'aria ed alla assenza di microbi in quelle altitudini purissime.

Notisi che, allo scopo di alleggerire al massimo grado tutto il bagaglio, cominciando da quello personale, non avevamo certo abbondato in comodità: ad esempio, in quella prima spedizione, non possedevamo neppure il più rudimentale lettuccio da campo, e solo una tela cerata serviva ad isolare il fondo del nostro sacco-letto sia dalle asperità del terreno, sia dall'umidità del ghiaccio o della neve. L'unica bibita di cui potevamo disporre con relativa abbondanza era il the, e poi il caffè, ma con zucchero limitato. Quanto ad alcoolici... quattro bottiglie di whisky,

(fot. cav. uff. V. Sella, Biella)

LA IMMANE FIUMANA GHIACCIATA DEL BALTORO, VEDUTA DAL FIANCO OCCIDENTALE DEL MASHERBRUM. (SI DISTINGUONO NETTAMENTE I TRIBUTI DEI DIVERSI GHIACCIAI AFFLUENTI, CHE CONTINUANO LUNGAMENTE IL CAMMINO SENZA FONDERSI IN UNA MASSA UNIFORME UNICA).

per 2 persone e per 5 mesi! Così pure fu piuttosto limitata anche la razione di carne fresca di montone, finchè ci mancò completamente durante più di un mese, per ragioni logistiche e di economia.

Anche nel Caracorùm, dopo il 20 agosto, l'alta montagna deve preoccupare nei riguardi della stagione. A partire da questa data, un perturbamento atmosferico porta, di regola, con sè un'abbondante caduta di novella neve, che segna l'inizio dell'autunno. Essa poteva, nel nostro caso, rendere pericoloso il valico dei colli che ci separavano dal bacino cashmiriano. D'altra parte noi potevamo considerare ultimato il nostro compito e perciò nulla ci vietava di pensare al lungo ritorno.

Ed infatti il 24 agosto 1908, lasciato il villaggio di Hispar, riprendemmo le vie del Cashmir apportando alcune varianti al nostro primo itinerario; visitammo poi i centri più interessanti dell'India. Verso la metà di novembre mi ritrovai finalmente in seno alla famiglia, con l'animo turbato da un vero tumulto di cari ricordi, di desideri insoddisfatti, di problemi insoluti, di nostalgie profonde ed indefinibili!...

(Continua). **CESARE CALCIATI.**

---

31 DICEMBRE 1928

Data fatidica per i propagandisti del Touring. Alle ore 18 del 31 dicembre scade il *5° Concorso a premi fra i presentatori di Soci Vitalizi.*

Ricordiamo che i concorrenti dovranno far pervenire *in duplice copia entro le ore 18 del 31 dicembre 1928*, l'elenco dei Vitalizi da loro presentati nel periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre (possibilmente richiamando le date) con chiara indicazione di nome e indirizzo, nonchè dei tipi di premio ai quali intendono concorrere.

Si fa inoltre presente, che l'iscrizione al Concorso *non viene fatta d'ufficio dal Touring*, ma solo d'iniziativa dei concorrenti.

Gli elenchi non devono giungere al Touring dopo la data stabilita, poichè anche se portassero il timbro postale anteriore a tale data non verrebbero ammessi.

E L'ANNUARIO?

Questa volta, mi disse un giovinotto mio coetaneo, che è anche uno dei primi Soci del Touring, questa volta vi abbiamo colto in fallo.

— Perchè?

— « Lunga promessa con l'attender corto ». È il consiglio che Guido da Montefeltro ha dato a Bonifazio VIII, secondo Dante. Ma Dante ha messo Guido da Montefeltro all'Inferno. State attenti...

— Il nostro turismo non arriva fino laggiù. Ma, infine, che cosa abbiamo promesso e non mantenuto?

— L'Annuario.

— Ah! capisco. E ti dico subito che hai *formalmente* ragione. Ricordo benissimo che nel fascicolo di novembre del 1927, di queste stesse *Vie d'Italia*, abbiamo annunciato il rifacimento dell'Annuario e il proposito di darlo *gratis* ai Soci: allora non si diceva ai Soci del 1928, ma lo abbiamo detto altrove, più volte.

— Bene: dunque lo date? Siamo a dicembre e non se ne parla.

— Lo daremo.

— Quando?

— Esattamente non lo posso dire. Certo però non nel 1928.

— Abbiamo il reo confesso. E me ne rincresce. Non per l'Annuario. Tirerò avanti con quello vecchio. Ma perchè, scusa la libertà, il Touring ci aveva abituati esattamente al contrario: a mantenere più di quel che promettesse.

— Anche questa volta sarà così, e te ne accorgerai quando avrai in mano il nuovo volume. Ma qui è questione di tempo, non di sostanza.

— Capisco, avete avuto molti lavori quest'anno: quel magnifico volume della Guida, quelle carte, quel prezioso manualetto delle Strade di grande comunicazione...

— No, no; ogni cosa deve trovare il suo tempo. E l'Annuario sarebbe stato pronto come era nei preventivi. Ma il ritardo non dipende da noi. Nasce soltanto dal desiderio di non mettere al mondo un vecchio. È quel che sarebbe accaduto se avessimo mandato alle stampe le nostre schede già tutte pronte. Perchè quel « terremoto amministrativo » di cui parlavamo l'anno scorso è tuttora in movimento e il sismografo, che è poi la *Gazzetta Ufficiale*, registra ogni giorno nuove scosse.

— Cambiamenti di provincie?

— Soprattutto raggruppamenti di Comuni. La legge dà facoltà al Governo di attuarne fino al 30 marzo 1929. Ed è una facoltà che non rimane punto inattiva. Prendiamo la citata *Gazzetta Ufficiale* dal 1° al 26 ottobre. Sono ben 48 decreti che riflettono tale materia. Essi fanno scomparire come denominazioni di comuni fin cinque, sei nomi e li concentrano in uno solo, che può essere anche uno della serie, ma può essere un nome nuovo, convenzionale. Per esempio Chizzola, Pilcante, Santa Margherita, Serravalle all'Adige, Ala, sono concentrati sotto il nome di Ala; ma Locate, Carbonate, Mozzate in provincia di Varese sono riuniti sotto il nome di Seprio; Malvagna e Mojo Alcantara (Messina) sotto quello di Lanza; Borzago, Fisto, Mortaso (Trento) sotto quello di Spiazzo; Cavallasca, Drezzo e Parè (Como) sotto quello di « Lieto Colle » ecc. Ora, fa il caso di uno che riceva una lettera da Seprio e vuol saper dov'è. Dove lo trova? Deve trovarlo nell'Annuario; ma se l'Annuario è stampato prima del Decreto non ce lo trova e gli viene così a mancare una delle più utili indicazioni.

— E Locate, Carbonate, Mozzate non li troverà più? Perchè è ben possibile che gli vengano sott'occhio anche codesti nomi, se il cambiamento è recente.

— Li troverà, col rimando: « concentrati nel comune di Seprio » così che l'Annuario gli darà la risposta tanto se si tratterà di passare dal vecchio al nuovo nome, come di risalire dal nuovo all'antico.

Insomma, il ritardo, inevitabile, sarà compensato dall'esattezza che, in pubblicazioni di questo genere bisogna cercar di raggiungere quanto più è possibile. In più l'Annuario beneficierà di molte innovazioni in confronto dei precedenti, nel senso di togliere indicazioni superflue o di sorpassata utilità e aggiungerne altre, praticamente vantaggiose. E anche il formato sarà reso più maneggevole e la stampa più nitida, ecc. Insomma, non mai rifare supinamente quello che è stato fatto, ma tener conto dei consigli suggeriti dall'uso.

— Però nel '29 sarà distribuito?

— Sicurissimamente.

— E quelli che eran Soci annuali nel 1928 e non lo sono più nel 1929? Per loro, sia pure con tutte le attenuanti generiche e specifiche, rimane sempre il fatto della promessa non mantenuta.

— Non rimarrà. Il Touring mantiene i suoi impegni. Se un Socio annuale del 1928 avrà dato le sue dimissioni nei termini segnati dallo Statuto e reclamerà il volume quando esso sarà uscito alla luce, il Touring glielo spedirà. Tanto meglio se questa scrupolosa correttezza lo persuaderà a rientrare nella nostra grande famiglia . . . .

L'interpellante si è dichiarato pienamente sodisfatto.

⁂

Ma sodisfatti saranno tutti i Soci anche nel 1929. Non ripetiamo quello che già conoscono: cioè che essi riceveranno l'ultimo volume della Guida d'Italia, dedicato alle *Colonie* (se tutti i nostri lettori sapessero che larghissima letteratura coloniale esiste nei paesi che detengono possessi extraeuropei! e come noi ne siamo ancor poveri e ripetiamo errori su cose nostre che altri hanno corretto da tempo!) e le tre carte a cinquantamila (*Bolzano e dintorni - Merano e dintorni - La Val Gardena e i Gruppi della Marmolada, del Catinaccio e di Sella* e la terza parte (Italia Centrale) della *Guida delle strade di grande comunicazione e di particolare interesse turistico*. Ma ci siamo proposti di fare, per questo prossimo anno, un vero regalo a quelli che, entrati nel Touring dopo il 1914, non hanno completa la collezione della Guida d'Italia. Un'opera incompleta in una libreria è un non valore, è un rimprovero costante, è un'imperfezione patente. Anche commercialmente parlando tra la serie completa e quella lacunosa c'è una differenza come tra l'oro e il ferro. Ora noi ci proponiamo di dar modo a tutti i Soci del Touring, anche a quelli che hanno ricevuto appena l'ultimo o gli ultimi volumi, di venir in possesso di quelli che non possiedono e ai vecchi Soci di rinnovare le edizioni, che sono invecchiate naturalmente molto più presto di loro. Faremo dei prezzi speciali per la raccolta completa, per dei gruppi, per dei volumi isolati: prezzi che non potranno esser mantenuti se non pel 1929, perchè depurati da ogni coefficiente che non sia la spesa viva di carta, stampa, rilegatura, spedizione.

È il modo con cui il Touring commemorerà il compimento dell'opera. La quale riceverà poi nuovo pregio e nuova utilità da un'altra pubblicazione a cui il Touring va pensando.

⁂

Sarebbe ingratitudine verso la Rivista che accoglie queste note, il non parlare di essa. È una figliuola che ci dà tutte le compiacenze. È bella, buona, laboriosa, sapiente, servizievole, apportatrice di luce e di calore. Ama la sua Patria di un amore sconfinato e glielo dimostra coi fatti e si gloria di ogni sua grandezza e ne scopre ogni più riposta beltà e ne illustra tutto il fervore d'opere e si adopera perchè del suo immenso e cosciente e fattivo amore siano partecipi tutti gl'italiani. Ha una coorte infinita di ammiratori: che ne apprezzano la sostanza e la forma, il nutriente contenuto e l'attraente veste. La leggono tutti: i dotti come i novizii del sapere, e fra questi ultimi, categoria estremamente simpatica, i giovinetti delle nostre scuole medie a cui *Le Vie d'Italia*, per disposizione del Ministero della P. I., sono assegnate quale premio per i più meritevoli.

Un così grande favore ci impone delle responsabilità che sentiamo profondamente. La Rivista non solo deve mantenersi nelle sue buone tradizioni, ma deve tendere sempre al progresso. Compito estremamente difficile, nel quale siamo per fortuna aiutati dall'affluire di collaborazioni di molto valore attratte dall'importanza e dalla serietà del periodico. Chi parla da questa tribuna sa di esser ascoltato da molte centinaia di migliaia di italiani e anche di stranieri: ed ha quindi egli stesso la sensazione di ciò che noi continuamente ripetiamo: non dire cose inutili, scrivere piacevolmente senza leziosaggini, procurare il commento dell'immagine con criterio e con ricchezza. A questo proposito, stiamo iniziando due rubriche d'arte, che permetteranno di ornarle con superbe illustrazioni.

E i Soci del Touring sanno poi un'altra cosa: che per essi, in ragione della mole e di tutti gli altri pregi che la Rivista possiede, il bassissimo costo dell'abbonamento annuo ne fa la più economica delle pubblicazioni periodiche.

Le Vie d'Italia hanno una sorella, minore di età e di statura (riferendoci al numero delle copie, che pur è di tanto superiore a quello di molte diffuse Riviste), ma non meno bella della sorella maggiore: e, per un certo rispetto, più originale, più ricca di curiosità, rivelatrice di cose ignote ai più. Sono *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* che non ostante la somiglianza del titolo, del formato, della mole, della veste tipografica, non riproducono, nemmeno in parte, gli scritti de *Le Vie d'Italia*, ma stampano solo articoli espressamente composti per esse, di qua e di là dall'Atlantico. Le descrizioni illustrate dei paesi del centro e del sud America dove vivono tanti nostri connazionali, di quei paesi dove la natura esplica esuberantemente le sue giovani forze, e tanti italiani sono strumenti di prosperità e di progresso, riescono del più grande interesse per tutti i lettori. Con notevole sforzo finanziario abbiamo inviato quest'anno laggiù un bravissimo redattore, Ulderico Tegani, coll'incarico di raccogliere notizie, elementi di fatto, materiale illustrativo quanto più possibile abbondante e di men facile acquisto. Egli vi è rimasto 8 mesi; ha percorso sessantamila chilometri di viaggio, ne è ritornato con una pila di casse, da dotare un'enciclopedia e vi ha ottenuto la promessa di sempre più larghe collaborazioni. Siamo certi che la Rivista così compilata avrà caratteri di originalità spiccatissimi. D'altra parte vi continuerà l'illustrazione di genti, di paesi, di opere della nostra Italia, così da consentire anche ai più lontani fratelli di vivere un po' della nostra vita e da rinfocolare in loro il desiderio di venir a rivederla.

Chi non avesse ancor avuto occasione di conoscere qualche fascicolo di questa più giovine e pur tanto benemerita Rivista, ci mandi una lira e gliene spediremo un saggio che lo invoglierà.

Ma la famiglia è ancor più numerosa; si avvicina a quella auspicata dal Capo del Governo per conservare all'Italia la sua robustezza demografica: comprende gli apprezzatissimi periodici: *Le Strade, L'Albergo in Italia, L'Alpe* che corrispondono a importantissimi rami di attività del Touring.

***

Ed ora, col cominciare dell'anno, cominceremo un nuovo periodo di attività del Touring. Lo cominceremo con un senso di profonda fiducia non soltanto nell'avvenire di questa nostra trentaquattrenne istituzione che è non trascurabile parte della vita del Paese, ma, quel che più conta, nell'avvenire del nostro Paese stesso in cui operano con tensione di volontà e chiaroveggenza di fine tante nobili forze.

L'Italia va in su, in molti campi della vita nazionale e internazionale: cerchiamo che tutto ciò che ne forma la robusta compagine segua il movimento ascendente: nelle piccole e nelle grandi cose. Il Touring, che è stato molte volte all'avanguardia, non si lascerà distanziare, se l'affetto dei suoi Soci li terrà uniti intorno ad esso e farà da richiamo ai molti che potrebbero, che dovrebbero, e che ancora non sono entrati nel più grande Sodalizio nazionale.

G. B.

CONSOCI!

Procurate nuove associazioni al Touring. Fin d'ora gli stabilimenti tipografici e litografici preparano le pubblicazioni che saranno distribuite gratuitamente ai Soci nel 1929. Fra di esse, la

GUIDA DEI POSSEDIMENTI E DELLE COLONIE ITALIANE

sarà un dono particolarmente gradito agl'Italiani, che dimostrano un interesse sempre più vivo per i problemi coloniali.

Formerà un grosso volume di 660-700 pagine, con numerose carte e piante appositamente disegnate, nello stesso formato e nella stessa veste dei volumi della «Guida d'Italia», di cui formerà il naturale complemento. Esso registrerà, con la solita concisa oggettività ed esattezza, la realtà presente e le possibilità, certo grandissime, delle nostre terre d'oltremare. Vi saranno descritti Rodi e le Isole Egee, la Tripolitania, la Cirenaica, l'Eritrea e la Somalia, nonchè la concessione di Tien-Tsin e Saseno.

MASACCIO - IL TRIBUTO DELLA MONETA AFFRESCO NELLA CAPPELLA BRANCACCI A FIRENZE

IL V CENTENARIO DI UN GRANDE PITTORE

MASACCIO (1401-1428)

L'ULTIMA notizia di lui vivo è del 1427; la prima che lo dà morto, del 1429. Morì probabilmente nel '28, cinque secoli fa. Mezzo millennio.

Commemoriamolo adunque, questo grande, mentre l'anno che avrebbe dovuto esaltarne la memoria si spegne quasi senza voci di ricordanza.

Masaccio è uno di quegli artisti che sorgono nei momenti più difficili della storia, a segnare le vie dell'avvenire. Una di quelle stature che aumentano in ragione del tempo. Un faro, come direbbe Baudelaire.

Per esser più precisi, diremo che fu anzitutto un rivoluzionario. Ma non elucubrò teorie, non firmò proclami, non divulgò libelli. La sua rivoluzione, più che frutto cerebrale, fu istinto, divinazione e si risolse in uno di quei « ritorni all'antico » necessari e fatali che rigermogliano dalle radici più profonde dell'anima latina quando sta per esser sommerso il retaggio dei padri. Ritorni non sterili od accademici, ma riprese intime e sostanziali di antiche verità e di solide conquiste.

Tutta la natura di questo toscano si deve esser ribellata al goticismo invadente, intessuto di melodie lineari, infiorato di preziosità decorative, ma anche artificioso, ipercolto, decadente e « crepuscolare », nell'alba quattrocentesca della pittura italiana. Gracili e fragili figure sorridevan di maniera, secondo una vecchia ricetta francese; ripetevan gesti teatralmente graziosi; saltellavano in atteggiamenti instabili; drappeggiavan le vesti con ricercatissima eleganza in pieghe ondulate, inquiete, contorte. Il paesaggio era pieno zeppo di minuti ricami floreali, di descrizioni naturalistiche obbligate; con architetture fantasiose e irrazionali negli sfondi. L'uomo stava per diventare un elegante manichino; la natura un pomposo scenario. Si pensi agli ultimi guizzi della « corrente internazionale » o « cosmopolita » ma di sapore francese, fiorita a cavallo fra il Tre e il Quattrocento; si pensi, per l'Italia in particolare, a Gentile da Fabriano.

Di codesto repertorio Masaccio fece piazza pulita. E non fu piccolo merito. Mentre la pittura defluiva in cento rigagnoli pavidi, questo artista scarno e scabro, con uno di quegli atti di fede e di coraggio che sono imposti soltanto da una netta visione di necessità superio-

MASACCIO - ADAMO ED EVA CACCIATI DAL PARADISO TERRESTRE. AFFRESCO NELLA CAPPELLA BRANCACCI A FIRENZE.

ri, diede in pochissimo tempo tale un esempio unificatore, che tutta la Toscana ne fu piena. I suoi grandi pronipoti, Michelangelo e Leonardo, andranno a lui ancora come alla luce d'un Vangelo, e vi attingeranno risorse efficaci e durature.

⁂

La pittura di Masaccio è tutta sostanza. I fatti egli li narra in forma sobria, concisa, obbiettiva. Le sue figure in tanto hanno valore in quanto servono alla cruda rappresentazione del suo racconto; e il paesaggio o l'architettura che le accoglie non hanno altra ragione se non di render più intelligibili quei fatti. Egli abbandona ogni particolare ornamentale, ogni fine decorativo. Ma dalla scarna oggettività della sua pittura sorge uno stile severo e monumentale, materiato di ritmi lenti e gravi; una nuova plasticità di forme ampie, statuarie, creata da una sensibilità più profonda del chiaroscuro. Una nuova antica bellezza risorge colla sua pittura, quella ellenico-romana di nobile semplicità, quella medievale-romanica di astrazione idealistica. Quella che aveva fatto di Giotto il padre della pittura moderna.

A Giotto egli ritornò infatti, arricchito di tutte le esperienze conquistate dalla pittura italiana in un secolo intero di evoluzione. « Giotto rinato, che muove dal punto in cui la morte ne aveva fermato il cammino, appropriandosi all'istante tutto quello che era stato conseguito durante la sua assenza e approfittando delle nuove condizioni, delle nuove richieste: imaginatevi un simile evento, e comprenderete Masaccio ». Sono parole del Berenson, ch'è uno dei critici più acuti del nostro Rinascimento. In realtà, Masaccio fu un Giotto redivivo per la singolare potenza del suo stile maschio e vigoroso, ma anche per le possibilità le mille volte superiori che l'arte del suo tempo gli offriva, in un clima spirituale ormai rinnovato.

La Firenze di Masaccio era ben diversa da quella di Giotto, ancor gotica e medievale. Al principio del Quattrocento la città era percorso da un capo all'altro da uno spirito di rinnovamento di coscienze, di gusti, di tendenze. Lo studio dell'antichità classica passava dai letterati agli artisti; si sviluppava un nuovo ideale estetico, nato dall'indagine critica, dallo spirito acuto che i Fiorentini hanno connaturato con l'origine etrusca. Ventate di una nuova primavera artistica investivano la gaia, la ricca, la fiorente Fiorenza di quel tempo.

Tre uomini ne incarnavano gli ideali dell'arte. In architettura, Filippo Brunelleschi; in scultura, Donatello; in pittura, Masaccio.

⁂

Breve fu per Tommaso, detto Masaccio, figlio di Giovanni di Simone Guidi, la parabola della vita. Nato il 21 dicembre del 1401 a San Giovanni Valdarno, morì in Roma — come dicemmo — a soli ventisette anni circa, probabilmente nel 1428, appena dispiegate le ali per il grande volo dell'arte. Poco o nulla sappiamo della sua giovinezza, dei suoi primi maestri, della sua breve vita. Ma il soprannome ce ne dà, completo, il ritratto fisico e morale. Transandato della persona, tutto assorto nei suoi lavori, astratto, non curava il proprio vestire, ne le cose d' altri, « non costumava riscuotere danari dai suoi debitori » dice il Vasari, « se non quando era in bisogno estremo ». Per ciò da Tommaso, Maso, fu chiamato Masaccio. Ben così dev'egli esser stato, se potè realizzare nella pittura, in brevi anni, quanto ad altri non concede una vita intera di studio e di lavoro. E così lo vediamo assorto, ossuto e macro, capelli e barba incolti, nel *Tributo della moneta*, se quel giovane ch'è all'estrema destra del gruppo degli apostoli, rappresenta davvero, come fu supposto, il suo autoritratto.

Ancora si va talvolta ripetendo, che Maso-

lino da Panicale fu il suo maestro. Ma ciò non è esatto. Altra è l'origine di Masolino, altra corrente egli impersona: è di tendenze ancora trecentesche, in fondo un gotico piacevole e grazioso. Fu piuttosto dagli esempi della scultura e dell'architettura, che Masaccio trasse gli insegnamenti dell'arte sua. Quella sua potenza di rilievo plastico l'ebbe da Donatello; quella sua piana austerità compositiva, quella sua larga monumentalità dal Brunellesco. L'accostamento a Giotto fu la conseguenza, non la cagione del suo stile rinnovato. I suoi maestri diretti? Non li sappiamo, e poco c'importa saperlo. Per i rivoluzionari e i conquistatori, che poi finiscono spesso a buttar a mare gl'insegnamenti appresi, i maestri han scarsa importanza. Maestro gli fu invece, come s'è detto, il nuovo spirito del tempo.

Oscura giovinezza, oscura vita, che neanche l'inventivo Vasari riuscì ad animare di fatti esteriori. Poi, improvvisa, la morte avvenuta chissà come, a Roma.

Ma qual retaggio luminoso l'opera sua!

Dalla *Madonna col bambino e Sant'Anna* degli Uffizi, ch'è la sua prima pittura certa, al *desco da parto* inventariato dai Medici ed ora al Museo di Berlino insieme ai solenni *quattro Santi,* e alla squisita *Adorazione dei Magi,* e al drammatico *Martirio di San Pietro e di San Paolo* v'è una continua, salda volontà di dominare la natura con forme di blocco, con architetture cristalline, con il volume e lo spazio, col chiaroscuro.

Ma se anche tutte queste e le poche altre opere di lui, come la *Madonna in trono fra angeli* ora a Brant Broughton, il *San Paolo* di Pisa, il *S. Andrea* di Vienna, la *Crocefissione* di Napoli e sin l'affresco della *Trinità* in Santa Maria Novella a Firenze fossero andate perdute e sole ci rimanessero le sue pitture nella cappella Brancacci, queste basterebbero alla sua gloria. È qui infatti che il suo genio si espanse in pieno.

La cappella Brancacci, nella chiesa del Carmine a Firenze, fu dipinta da Masaccio, coll'aiuto di Masolino; e fu completata, verso il 1484, da Filippino Lippi. Le pitture del nostro sovrastanno a quelle degli altri due, pur belle, come il volo dell'aquila a quello dei passerotti.

Si osservi la drammatica scena della *Cacciata dal Paradiso terrestre:* due figure ignude, che s'incamminano veloci, sospinte dalla

MASACCIO - CRISTO. PARTICOLARE DEL «TRIBUTO DELLA MONETA» NELLA CAPPELLA BRANCACCI

punizione divina, verso la «valle di lagrime». L'uomo, pentito, si copre il volto colle mani, è schiantato; la donna, divenuta improvvisamente pudica, con gesto istintivo nasconde le nudità, e solleva il capo con atto di strazio. È stravolta e terrorizzata: la sua bocca si apre in un grido di dolore. Per i due la condanna è pronunciata: «guadagnerai il pane col sudore della fronte» è stato detto all'uomo; «partorirai con dolore» alla donna. E l'uomo già sembra incurvarsi alla fatica; la donna dibattersi nelle doglie della maternità.

Per valutare appieno il significato artistico di questa scena, oltre a quello drammatico o comunque d'espressione psicologica, conviene richiamare alla memoria le figurazioni consimili antecedenti. Si vedrà un abisso aperto fra quelle e questa. Gli ignudi di prima sono atteggiati di maniera, secondo le formule abituali della tradizione scolastica, secondo la moda, in una parola, ancor gotica. Qui invece, fulmineamente, il dramma. Pieno di violenza, di umanità viva e dolorante: il destino dell'uomo fatto pittura. Due figure isolate nel breve spazio, uscenti dalla porta del Paradiso appena accennata, uno sfondo cupo quasi monocromo, e, in alto, l'an-

MASACCIO - PARTE CENTRALE DEL «TRIBUTO DELLA MONETA» NELLA CAPPELLA BRANCACCI.

Si può dire ben a ragione che qui furono raffigurati, per la prima volta nella storia della pittura moderna, due cristiani ignudi, in tutta la realtà tragica dell'essere. Il pensiero ricorre a questo punto a Jan van Eyck, il quale, nelle Fiandre, perseguiva lo stesso ideale di rappresentazione veristica. Ma laddove questi conquistava la nuova realtà con la descrizione minuta, esatta, della natura; Masaccio sintetizza le sue narrazioni in uno stile, in fondo idealistico, che non tradisce mai i concetti della monumentalità italiana. Al grande pittore fiammingo sorrideva la miniatura, nel senso non materiale soltanto, di pagina di pergamena minutamente dipinta, ma anche nel senso più lato, della concezione pittorica. Al toscano era invece campo di azione la vasta parete, l'affresco. Ma

gelo. Nessuna decorazione, nessuno scenario, nessuna descrizione. Nulla, che non sia strettamente necessario, indispensabile. Poche, grandi parole e una verità sola, raggiunta con mezzi semplici, ma che presuppongono una conoscenza perfetta dell'anatomia. Queste due creature vive, che s'incamminano veloci, hanno il senso plastico delle statue. La concisione delle forme racchiuse in volumi serrati prelude alle creature di Michelangelo. E come il senso statuario è qui in potenza pittorica espresso, così n'è lo spazio. Le figure non sono rappresentate in piano, bensì in profondità; e avanzano in diagonale, rendendo con ciò più tangibile all'osservatore il senso della terza dimensione.

tanto l'uno quanto l'altro, ciascuno per conto proprio, aprirono le porte d'una nuova era della pittura.

Nella grande scena, piena di figure, del *Tributo della moneta*, si manifestano ancora più spiccatamente le tendenze monumentali di Masaccio. Il centurione visto da tergo, in tunica corta e colle gambe nude, ha fermato Cristo con gli Apostoli, ed esige da Lui il tributo. Gesù s'arresta in mezzo ai suoi, e a Pietro che lo interroga: « vattene al mare », comanda, « e getta l'amo; e quel pesce che prima salirà, toglilo; e aperta che avrai la sua bocca, troverai i due danari; toglili, e dalli per me e per te ». Ecco, infatti, all'orlo sinistro del quadro, Pietro chinato sulla ri-

MASACCIO - APOSTOLI. PARTICOLARE DEL « TRIBUTO DELLA MONETA » NELLA CAPPELLA BRANCACCI

va, che ha pescato il pesce e vi trova le monete. Rieccolo a destra, che versa il tributo nella mano del gabelliere.

Codesti tre momenti distinti per tempo, sono rappresentati in una scena sincrona, come, del resto, tante figurazioni dell'antichità classica e del medievo; e — come più raramente — nei tempi moderni, primo esempio fra tutti il classico *Ratto d'Europa* di Paolo Veronese.

La composizione è mirabilmente equilibrata nel gruppo centrale intorno all'austera figura di Cristo; gruppo che forma un'unità, un blocco chiuso, ed è controbilanciato dalle figure di Pietro col gabelliere a destra, da Pietro pescatore, a sinistra. L'edificio, visto prospetticamente, accentua la profondità della scena; la quale s'allontana nel paesaggio montuoso, con pochi, radi alberi isolati. Ancor qui, l'espressione delle figure è intensissima. Il dolce, ma risoluto comando del Maestro, la severità di Pietro che fissa gli occhi aggrottati sul gabelliere, lo stupore dei Discepoli, codesti sentimenti sono resi con chiara evidenza di forme. Ogni volto, qual più, qual meno, esprime un carattere. Bellissimo, il classico volto del giovane imberbe a sinistra dietro la testa di Pietro; e quello, notevole per l'individualità, dell'estrema destra, in cui s'è supposto l'autoritratto del pittore. Stupendo è il panneggio — rifuggente da ogni schematismo, trattato con fare largo — oltre cui traspare la costruzione dei corpi, il ritmo dei movimenti.

Delle scene successive, tre furono dipinte di mano di Masaccio e illustrano la vita di S. Pietro.

L'Apostolo avanza maestoso, a passo lento, come irrigidito nell'ipnosi, e colla sua ombra guarisce gli infermi, che lo implorano, ansiosamente. Nell'architettura dello sfondo, egli ci dà una breve visione tolta certo dalla Firenze del suo tempo. E certo dalla realtà egli tolse ugualmente le figure dei due infermi, l'uno prostrato a terra, dall'aspetto scemo, l'altro genuflesso, vecchio e calvo, che si copre il petto colle braccia.

L'Apostolo giunge tra i poveri, accompagnato sempre dal mite Giovanni, e si ferma dinanzi a un uomo caduto bocconi forse per

MASACCIO - S. PIETRO RISANA COLLA SUA OMBRA GLI AMMALATI.
AFFRESCO NELLA CAPPELLA BRANCACCI A FIRENZE.

tenza di osservazione naturalistica, nella stessa grandiosità dell'afflato pittorico.

Così la cappella Brancacci assurse, per merito di Masaccio, ad eccezionale importanza nella storia pittorica del Rinascimento italiano, di cui fu una premessa necessaria. Nuovi orizzonti, nuove possibilità si schiusero all'arte. I posteri ne trassero quindi le nuove leggi, che poi governarono le creazioni di altri grandi: metti tra i primi Leonardo e Raffaello.

Queste leggi Tommaso di Giovanni Guidi volle una volta tanto dimostrarle chiaramente, e dipinse in Santa Maria Novella la SS. Trinità fra Maria e Giovanni e i due donatori: una cappella con vôlta a botte, in prospettiva rigorosamente scientifica; una croce piantata esattamente nel centro, con le figure laterali simmetriche, formanti la base d'un triangolo isoscele, il cui vertice è segnato dalla testa del Padreterno. Ma non si creda già che con queste norme (labili norme, del resto!) si esaurisse il segreto dell'arte masaccesca.

indigenza; alla giovane donna accorsa col bimbo in braccio (sorella carnale di quelle massicce creature che realizzerà l'arte di Piero della Francesca) Pietro porge la carità, quasi distratto, nel mentre osserva commosso l'uomo prostrato.

Battezza infine gli idolatri. Pietro versa l'acqua con una scodella sul capo d'un giovane inginocchiato in un rigagnolo basso. Altri attendono il rito. Tra essi v'è uno, ignudo, intirizzito dal freddo, tremante: d'una realtà così viva e avvincente, ch'è rimasto celebre nella storia della pittura e «dagli antichi e moderni», dice il Vasari, «è stato sempre tenuto in reverenza e ammirazione». In questa scena, più che altrove, Masaccio ha infatti dato prova della sua grande po-

Egli apparve nel cielo della pittura fiorentina come una rapida meteora e lasciò dietro a sè una scia luminosa, che ancora risplende. Ne conobbero la grandezza anche i contemporanei. Onde l'Alberti, ritornatosi dal lungo esilio in Firenze, in quella significativa lettera al Brunellesco, ch'è tutta un'esaltazione dell'arte nuova trovata in patria, annoverava tra i riformatori Donatello, Ghiberti e Luca della Robbia, solo Masaccio di pittori: «m'avvidi essere prima in te, Filippo et in quel nostro amicissimo Donato sculpto-

MASACCIO - S. PIETRO BATTEZZA GL'IDOLATRI (AFFRESCO NELLA CAPPELLA BRANCACCI A FIRENZE).

nierati barocchismi, volle raccogliersi ancora una volta in uno stile idealistico, di più ampio e classico respiro. Dai decadentismi « fin de siècle », d'un Filippino Lippi, per esempio, negli affreschi di Santa Maria Novella, si ritorna alla maniera sobria e severa di Fra Bartolommeo.

Tuttavia, la pittura di Masaccio non è e non fu mai popolare. Non potrà mai diventarlo, da quanto oggi si possa argomentare, e senza inferire ciò dal silenzio che ha caratterizzato il quinto centenario della sua morte. Troppo essa rifugge dal grazioso, dal decorativo, dall'aneddotico, per piacere al grosso pubblico. È materiata di pensiero profondo, di rude vita espressa in sintesi. Per ciò è spiegabile che dopo Raffaello, che ne incarnò gli ideali di bellezza, e dopo Michelangelo, che ne trasse i germi per la sua « terribilità », l'arte di Masaccio sia rimasta negletta, e che neppur l'Ottocento, troppo lezioso e teorico, sia ritornato ad essa.

Oggi i tempi volgono più propizî alla sua comprensione. La critica ha ormai stabilito da alcuni decenni la grande importanza di questo riformatore. E l'arte dei nostri contemporanei è sulla buona strada per trarne insegnamenti fondamentali.

***

Il suo retaggio fu subito raccolto da quei pittori, i quali, insieme agli scultori ed architetti nominati dall'Alberti, appaiono quali i banditori del nuovo verbo del Rinascimento toscano, sian essi Andrea del Castagno o Paolo Uccello o Piero della Francesca.

Agli insegnamenti di Masaccio ritornò la pittura sul finire del Quattrocento, quando, fuorviata da leziosità decorative ed amma-

ANTONIO MORASSI.

Le fotografie che illustrano il presente articolo sono dovute al sig. Anderson, Roma.

Una Strenna

L[illegible] di una strenna — [illegible] quale non vorrà nè [illegible]rà sottrarsi, per la ri[illegible]renza natalizia, alcun *pater[illegible]ias* che si rispetti o alcun'altra persona che non sia [illegible]sibile alle gentili consue[illegible] — è una di quelle operazioni che celano spesso, sotto un'apparente semplicità, la insidia della più imbarazzante complicazione.

Difficilmente utilità, diletto, bellezza e — perchè no? — anche convenienza finanziaria, riescono a conciliarsi in modo da determinare la reciproca soddisfazione di chi offre e di chi riceve. Questo, specialmente se la strenna non è destinata a bimbi, che si appagano di un balocco o di un pacchetto di dolci, bensì a [illegible] che abbiano superato i termini della [illegible]na puerizia, i quali troppo spesso coincidono con quelli della facile contentatura.

Fortunatamente ad alleviare queste pene [illegible]iccole grandi pene della vita!) è invalsa da [illegible]lche tempo una simpatica consuetudine, [illegible] è anche sintomo di alta civiltà: l'offerta [illegible] libro.

[illegible] qui sorge un nuovo imbarazzo: la scel[illegible]ro.

[illegible] spesso, nella produzione editoriale, [illegible]lla fra la scipitezza e la lascivia, tra la [illegible]arizzazione pedestre e l'astruseria scientifica, tra il libro economico ma squallidamente brutto e il libro bello ma terribilmente costoso.

Eppure, lettore carissimo, la Provvidenza c'è per tutti ed apre, a chi le si confida, una buona strada per tutte le mete. Che diresti, ad esempio, se ti fosse data la possibilità di offrire un libro che conciliasse le esigenze, cui abbiamo sopra accennato, dell'estetica e dell'utilità, della piacevolezza e del modico prezzo? Ti parrebbe certo d'aver toccato il cielo col dito.

Ebbene, tendi il dito chè il cielo non è lontano.

Ed ha, questo cielo, i colori della Patria adorata, sulle cui contrade spande una vivida luce che ne rileva le bellezze, le singolarità, le tradizioni, i costumi, quanto insomma di più vario e attraente offrono il volto e l'anima dell'Italia. T'è buona guida in questa scoperta lo spirito alacre di un grande trapassato, che all'amore e alla conoscenza della Patria ha dato un contributo che non sarà facilmente eguagliato: L. V. Bertarelli.

Di lui il Touring ha voluto raccogliere le pagine più belle e attuali in un volume di oltre 500 pagine in grande formato, impresso su carta patinata, elegantemente rilegato in tutta tela ed illustrato da 200 magnifiche incisioni.

La bellissima opera, tale da costituire il dono più ambito e distinto e da poter figurare degnamente in ogni privata biblioteca, s'intitola: *L'Italia e il Touring negli scritti di L. V. Bertarelli* e costa appena 20 lire più lire 3 (Estero L. 8) per la spedizione racc.: il prezzo, si può dire, della sola rilegatura.

Il nostro Sodalizio, fissando un prezzo così modesto per un'opera di tanto pregio anche materiale, non ha voluto soltanto rendere un omaggio a Colui che ebbe a suo massimo animatore e propulsore, ma ha inteso contribuire alla magnifica rinascita del sentimento nazionale, rendendo accessibile a tutti un'opera che svela tanti piccoli segreti della nostra terra ed è un incitamento di operoso amore per essa.

Allacciandosi alla bella tradizione di Antonio Stoppani, il Bertarelli ci descrive i luoghi più suggestivi e caratteristici del nostro Paese: marine splendenti e vette vertiginose: vulcani corruschi e foreste idilliache; torrenti vorticosi e placidi laghi; opere pulsanti di modernità e rozze figurazioni preistoriche.

Tutto quello che l'infaticato peregrinatore vedeva per le contrade d'Italia — ov'egli si avventurava con tutti i mezzi possibili: in automobile e in bicicletta, a dorso di mulo e in barca, con gli scarponi ferrati dell'alpinista e con lo scafandro e la lanterna del-

lo speleologo, — tutto egli descrive con spigliatezza più di conversatore che di scrittore.

Nè di minor interesse sono certi scritti e discorsi illustranti l'attività multiforme del Touring o i criteri seguiti per l'attuazione pratica di qualche sua inizativa. Così è, ad esempio, per la Guida d'Italia e per la Carta d'Italia al 250.000, due imprese di poderosa mole, che stanno a rappresentare due momenti storici del nostro Sodalizio.

Tu, lettore, che ricevi a domicilio i bei volumi della Guida e gli accurati fogli della Carta d'Italia, e li riponi nella tua libreria, di dove li tiri fuori al momento buono col gesto calmo e sicuro di chi sa a qual porta bussare per avere tutto quel che gli occorre, senza arrabbattarsi tanto, sai tu, lettore, quale dramma si agita dietro quei placidi fogli, quanto di attività, di sacrificio, di diligenza, di accortezza, e magari di ansie, è costato il loro allestimento?

E sai ancora — a meno che tu non sia dell'arte — come vengono fuori quei tratteggi a spina di pesce che sono le montagne, e le serpi azzurre dei fiumi, e le chiazze dei mari e dei laghi con le loro brave macchie e linee che ne indicano la profondità?

Ebbene questo meccanismo complicato il Bertarelli te lo spiega egregiamente, con quel suo fare bonario che va dritto alla mente e al cuore. Di più, egli ti intesse come una gustosissima filosofia sulla rappresentazione topografica, rilevando rapporti singolarissimi tra questa e la realtà viva ed immensa, interferenze assolutamente imprevedibili, contraddizioni e singolarità toponomastiche che vanno a tutto incremento, oltrechè della cultura geografica, del buonumore.

In tal modo, oltre ad addestrarti per una più sicura e sollecita interpretazione delle carte, svelandoti il segreto del loro « nascimento », Egli ti pone in condizione di coglierví, al di là del freddo segno convenzionale, tutto quel vasto e vario mondo che rappresentano. « È tutto un incanto di paesaggio e di memorie, che si intravede nella carta! », esclama infatti inspiratamente l'Autore.

E quanti gustosi aneddoti e bozzetti e macchiette fanno capolino di tra le pagine del libro, con l'aria sbarazzina di un monello che si affacci a far sberleffi in un consesso di garbata gente.

Ecco, ad esempio, una marchesa abruzzese, — ma qui, anzi che lo sberleffo, c'è il singhiozzo — che, caduta in basso loco, aveva aperto osteria in una località dell'Appennino Centrale, ed invece di ammannire ai clienti le vivande, difettando per questo sì di capacità che di materia prima, l'intratteneva pietosamente sulle tristi vicende della sua decadenza; ecco un vecchio giudice conciliatore, che avendo fatto il soldato a Milano, verso il 1875, riconosceva come maggior monumento milanese, non il Duomo, ma il mediocre edificio militare ove gli venivano firmate le licenze; ecco il buffone simulatore di Bosco Tre Case, che offriva il falso *Lacryma Christi,* esclamando ipocritamente: « Sono l'eremita del Vesuvio! »; e il filosofo barbuto che, davanti alla solenne mole della villa di Papa Giulio spulciava le vesti di un fanciullo che gli era dinanzi, nudo nel sole.

E quante bizzarre singolarità, che tu forse, lettore, o ignori o conosci incompiutamente, e che pure hanno il loro fascino e costituiscono caratteristiche degne della tua attenzione. Sono abitazioni singolari, come quelle arieggianti ai *tucul* abissini, nella Campagna Romana, o i *trulli* di Puglia, o le graziose costruzioni di legno dell'Ossola e della Val d'Aosta, o le linde casette dell' Isola San Pietro in Sardegna, che vengono regolarmente imbiancate ogni settimana; quando pure non sono quei tuguri semitrogloditici che fortunatamente si fanno ognor più rari, ma di cui restano tuttavia esemplari interessantissimi.

E le bizzarie del suolo? Taglianti guglie basaltiche, fantastici calanchi, alte piramidi argillose, scogli dai profili grotteschi e orripilanti, poderosi monumenti megalitici, terre crivellate di fori attraverso cui vaporano candide nubi. Nè meno attraente è la parte che riguarda le vie di comunicazione, siano esse strade di romana grandiosità, o sentieri scavati nell'aspra roccia, o *tratturi* percorsi da greggi nella malinconia dei tramonti, o, magari, guadi e traghetti che riserbano al turista le più tragicomiche sorprese.

E c'è ben altro..., ma ora facciamo punto.

Chi vuol saperne di più, acquisti il libro e se lo legga. E se vuol fare cosa ancor più meritoria, ne acquisti due copie: una per sè ed una da offrire come strenna.

Farà oltre tutto opera di buon italiano.

ENTE NAZIONALE INDVSTRIE TVRISTICHE

L'Esposizione del paesaggio e del turismo ad Abbazia.

In una recente riunione, indetta dall'ENIT, d'intesa con l'Ispettorato generale delle Ferrovie, Tranvie e Automobili e con la Confederazione Nazionale Fascista dei Trasporti Terrestri e della Navigazione interna, ha avuto luogo uno scambio di idee in merito ad una Esposizione del Paesaggio e del Turismo, da tenersi in Abbazia nei mesi di febbraio e marzo 1929.

L'Esposizione si propone di mettere specialmente in evidenza l'organizzazione dei servizi di trasporti turistici nelle varie regioni d'Italia e di radunare in un ambiente adatto e al cospetto di un pubblico eminentemente turistico, le bellezze paesistiche delle regioni servite da linee di grande turismo.

Accanto alla Mostra avrà luogo un concorso fotografico fra i turisti che durante l'estate 1928 abbiano percorso le linee automobilistiche di gran turismo ed abbiano eseguito fotografie illustranti il paesaggio e le strade. Tutti i turisti italiani o stranieri potranno parteciparvi, inviando i lavori all'« Ente Nazionale per le Industrie Turistiche » (ENIT - Via Marghera 6 - Roma).

Per un maggior collegamento fra la madre Patria e i cittadini italiani residenti all'estero.

« La visita in Italia dei connazionali residenti all'estero deve essere considerata come un elemento fondamentale di propaganda diretta » ha affermato il Capo del Governo, dando a questo temporaneo ritorno in Patria dei nostri confratelli una di quelle scultoree definizioni che sintetizzano in due parole tutto il contenuto morale e spirituale di un fenomeno: « bagno di italianità ».

In seguito agli studi compiuti in collaborazione col Consorzio per le Stazioni di Cura, Soggiorno e Turismo e col T. C. I., l'ENIT è stato autorizzato ad emettere una speciale tessera turistica, la quale darà diritto agli italiani residenti all'estero che desiderano di tornare a rivedere la loro Patria, di usufruire di numerosi e cospicui vantaggi sui trasporti, sugli ingressi nei musei, sull'ospitalità negli alberghi e così via. Una tessera che — come scriveva recentemente il « Popolo d'Italia » — avrà una caratteristica rara, costituendo un poderoso mezzo di propaganda, e non graverà nè sui bilanci dello Stato nè sulle finanze di Enti parastatali, poichè sarà emessa a modesto prezzo, di cui il titolare sarà assai volte ricompensato.

Attraverso la tessera turistica che offre tante facilitazioni allettatrici, la propaganda fra i 10 milioni di italiani sparsi per il mondo, darà indubbiamente copiosi frutti all'economia nazionale, mentre ancora e sempre l'inesauribile « materia prima » delle attrattive italiane naturali, storiche, artistiche continuerà a richiamare ogni straniero di buon gusto e di seria cultura.

Oggi la nostra Gente emigrata — conclude il « Popolo d'Italia » — risponde già al fraterno appello del Duce affollando le nostre grandi e belle navi transoceaniche e dimostra al Grande Capo che egli ha ben ragione di contare sulla collaborazione degli italiani più lontani. Una intelligente e vasta propaganda per la intensificazione delle correnti turistiche di quella Gente nostra ne dimostrerà l'inestinguibile amore di Patria, rinvigorito dall'orgoglio nuovo di sentirsi italiani di Mussolini ad ogni latitudine e sotto ogni cielo.

Gli Alberghi in Italia nel 1929.

È stata diramata dall'ENIT e dalla « Federazione Nazionale Fascista Alberghi e Turismo » una circolare con cui si invitano tutti gli alberghi italiani a voler comunicare le tariffe e le altre indicazioni relative agli alberghi stessi, che dovranno servire per la compilazione dell'« Annuario » « Gli Alberghi in Italia 1929 ».

La circolare dice — fra l'altro — che le tariffe dovranno essere fissate in misura non superiore ai prezzi massimi pubblicati nell'edizione 1928. Eccezioni saranno ammesse soltanto per gli alberghi che durante lo scorso anno avranno eseguito nelle loro case migliorie sufficientemente idonee a giustificare eventuali aumenti.

Una prefazione del senatore Rava a un libro sulla Puglia.

L'illustre Presid. dell'ENIT, S. E. Luigi Rava, con una sua prefazione ha voluto presentare al pubblico un bel libro di Giovanni Mariotti: « Nostalgie di Puglia ».

Sono impressioni e meditazioni sul presente e sul passato di questa estrema terra del-

la nostra penisola, tanto ricca di storia medioevale, di monumenti, d'arte e di bellezze naturali e fino a ieri, cioè fino alla guerra, pressochè sconosciuta agli stessi italiani.

Ma sono impressioni e meditazioni essenzialmente diverse da quelle non più recenti di alcuni solitari pellegrini d'oltralpe, scrittori illustri, curiosi e innamorati dell'Italia meno conosciuta. Essenzialmente diverse, perchè diverso lo spirito, l'anima dello scrittore: anima d'italiano e soprattutto d'italiano nuovo che vede i monumenti secolari, le abbaglianti luci e le armonie di colori delle marine, delle città, delle campagne, con giovani occhi e con spontaneo entusiasmo; ma che comprende e sente anche la vita dei suoi fratelli di Puglia, le loro aspirazioni, le loro possibilità, l'avvenire di questa terra protesa verso l'Oriente sul *Mare Nostrum*.

È un bel libro scritto con amore d'italiano per l'Italia ed in bella lingua italiana; ed è un libro che contiene una «morale» inespressa: «Italiani, visitate l'Italia; imparerete a criticarla meno e ad amarla di più».

Il Concorso per i vini tipici italiani nei ristoranti di stazione.

È stata data notizia, a suo tempo, del Concorso Nazionale tra i concessionari di ristoranti di stazione, per la migliore offerta di vini tipici italiani, promosso dalle Ferrovie dello Stato, dalla Confederazione Nazionale Fascista dei Commercianti, dalla Associazione Nazionale Fascista del Commercio Enologico, dall'Associazione Nazionale tra i concessionari di caffè-ristoranti di stazione, dall'ENIT, dal Touring Club Italiano e dalla Compagnia Italiana Turismo.

In considerazione dei risultati veramente notevoli ottenuti finora, è stato deliberato di prorogare a tutto il 31 dicembre 1928 la chiusura di detto Concorso che avrebbe dovuto aver luogo il 30 ottobre. La necessità della proroga, vivamente richiesta dalla maggior parte dei 238 concessionari di caffè-ristoratori di stazione del Regno, partecipanti al Concorso, è stata motivata essenzialmente dall'opportunità che la commissione giudicatrice del merito dei concorrenti, abbia a sua disposizione un ulteriore periodo di tempo per poter completare le visite già da tempo iniziate, e formulare così nel modo più scrupoloso il proprio giudizio sul merito di tutti i concorrenti. Sono stati ispezionati sinora i ristoranti di stazione della Venezia Giulia, del Piemonte, della Romagna, dell'Emilia e di parte della Lombardia.

Nuovi cartelli murali dell'ENIT.

La serie dei pittoreschi cartelli murali con cui l'ENIT diffonde in Italia e all'estero nella forma più suggestiva l'invito a visitare le città e le regioni più interessanti per il turista, si è arricchita di tre nuovi esemplari: uno dedicato a *San Marino* in cui appare nella sua svelta linea architettonica il Palazzo del Governo, un altro che offre una suggestiva visione di *Fiuggi* e un terzo destinato alla propaganda per il *turismo aereo*, propaganda di cui l'ENIT è specificamente incaricato dal Ministero dell'Aeronautica.

Il Concorso Internazionale per il miglior articolo sull'Italia.

Il giorno 31 dicembre 1928 si chiude il Concorso Internazionale bandito dall'ENIT per il miglior articolo di propaganda turistica sull'Italia.

Le condizioni del Concorso sono le seguenti:

1) È lasciata libera ai concorrenti la scelta della materia e della forma dell'articolo.

2) L'articolo non deve contenere meno di mille parole e non più di seimila. Esso deve essere corredato di almeno 2 illustrazioni.

3) L'articolo, scritto in una delle lingue: francese, inglese, tedesca o spagnola, deve essere pubblicato in giornali e riviste che non si stampino in Italia, non oltre il 31 dicembre 1928.

4) I concorrenti dovranno mandare alla Direzione Generale dell'ENIT (Ufficio Stampa) - Via Marghera 6, Roma — cinque copie del giornale o rivista ove l'articolo è stato pubblicato.

5) All'Autore dell'articolo giudicato migliore sarà conferito un premio di lire 5.000. Altri articoli potranno essere premiati con medaglie d'oro e d'argento.

6) Gli articoli premiati potranno essere diffusi radiofonicamente per mezzo del Radio-Giornale dell'ENIT.

Il movimento turistico via mare nel mese di settembre.

L'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche comunica i seguenti dati relativi al movimento turistico dei viaggiatori provenienti dall'estero che sono giunti in Italia per le vie del mare durante il mese di settembre di quest'anno.

Sono sbarcati in Italia, durante il mese in parola, 10.490 passeggeri di cui 4.501 italiani e 5.989 stranieri. Fra questi ultimi — come negli anni scorsi — il maggior numero è stato raggiunto dai nord-americani con 1.779 passeggeri, cui seguono i balcanici con 1.391, gli inglesi con 1.053, i tedeschi ed austriaci con 690, i francesi e belgi con 157, i sud-americani con 120, gli egiziani con 112, gli spagnoli e portoghesi con 89. Si hanno inoltre 421 viaggiatori di altre nazionalità europee e 177 di altre nazionalità fuori d'Europa.

Di particolare importanza è il fatto che il traffico verificatosi nel mese in esame è stato assorbito quasi completamente dalla marina mercantile italiana, che ha trasportato 8.203 passeggeri, contro 2.287 trasportati da navi battenti bandiera estera.

Il quinto Viaggio di studio "Nord-Sud"

La serie dei *Viaggi di Studio alle Stazioni di Cura* (« *Nord-Sud* »), organizzati dall'ENIT per i medici stranieri, si è continuata felicemente anche quest'anno. Il 5° « Nord-Sud » ha infatti avuto luogo nello scorso settembre con l'intervento di una folta schiera di medici di dieci nazioni, ottenendo come i precedenti un pieno successo.

L'itinerario, con partenza da Milano il 5 settembre, comprendeva la visita alle seguenti località: *S. Pellegrino, Fonte Bracca, Bagni di Bormio, Bellagio, Tremezzo, Cernobbio, Stresa, Pallanza, Acqui, Alassio, San Remo, Ospedaletti, Bordighera, Nervi, Rapallo, Santa Margherita Ligure, Portofino, Viareggio*, ove il Viaggio aveva termine il 21 settembre.

L'ITINERARIO DEL QUINTO VIAGGIO DI STUDIO « NORD-SUD ».

Questo programma costituiva quindi un completo « campionario », per così dire, delle svariate bellezze che l'Italia offre anche nel campo dei soggiorni salutari. La climatoterapia, la talassoterapia, la crenoterapia offrirono una esemplificazione così armonica e perfetta quale non si potrebbe in alcun modo adunare altrove.

Nell'organizzazione del Viaggio l'ENIT seguì le direttive che avevano presieduto a quella dei precedenti, con le modificazioni suggerite dall'esperienza in essi acquisita. Oltre a vari perfezionamenti di dettaglio, sono state quest'anno abolite le conferenze mediche, che negli scorsi anni precedevano le visite ai vari luoghi di cura. Per una serie di ragioni, non esclusa la difficoltà di scegliere una lingua che fosse intesa da tutti o dalla maggioranza degli intervenuti, si è ritenuto opportuno sostituire tali conferenze con una maggior estensione data alle informazioni orali, per il tramite dei medici funzionanti come interpreti che seguivano il « Nord-Sud », e con una larga distribuzione preliminare di pubblicazioni illustrative su ciascuna località. Nelle stazioni termali si è anche fatta larga parte, ove è stato possibile, alla dimostrazione pratica dell'applicazione delle varie cure, ciò che riuscì ai medici stranieri di specialissimo interesse. Il nuovo sistema ha dato buona prova, tanto che sarà ormai seguito, con opportuni perfezionamenti, anche negli anni venturi.

In complesso la parte istruttiva, scopo fondamentale del viaggio, si svolse ovunque nella forma più completa ed efficace. A tal proposito giova sottolineare il fatto importantissimo che i partecipanti al « Nord-Sud » hanno ovunque dimostrato il proposito di voler trarre dalle visite fatte il massimo profitto per la loro cultura professionale, richiedendo continuamente minuziose informazioni o notizie d'ogni genere e discutendo a fondo quelle loro fornite, in modo da rendersi conto di tutti i fattori curativi ed ambientali d'ogni località visitata.

L'organizzazione dei trasporti venne favorita con la consueta larghezza dalle Ferrovie dello Stato. Infatti fu messo a disposizione dell'ENIT un magnifico treno speciale composto di lussuose carrozze d'ultimo tipo, adibite normalmente ai treni rapidi. Da parte degli ospiti fu più volte rilevato come nessun altro dei Viaggi di Studio, che pure si tengono annualmente in altre Nazioni, disponga di trasporti ferroviari comparabili ai nostri. L'Amministrazione delle FF.SS. ha dunque recato all'iniziativa dell'ENIT un contributo di altissimo valore e dimostrato in pari tempo quale perfezione abbiano oggi raggiunto i viaggi in Italia. Per il percorso Tirano-Bagni di Bormio, e l'escursione al Passo dello Stelvio, era stata preordinata una colonna di autovetture di gran turismo dell'Impresa Fratelli Perego di Tirano.

Sui laghi erano stati pure apprestati dei piroscafi speciali.

Come già nei viaggi precedenti, l'ENIT trovò quasi sempre, nelle diverse località visi-

tate, le più cordiali cooperazioni che resero possibile di preparare per ciascuno programmi densi d'elementi istruttivi, inquadrati da soggiorni ricchi delle migliori e più gradite attrattive.

La composizione della schiera dei medici intervenuti al Viaggio si presta a qualche considerazione. Come s'è detto più sopra, v'erano rappresentate dieci nazionalità, in questo ordine: Gran Bretagna, Paesi Bassi, Francia, Germania, Norvegia, Svezia, Lettonia, Romania, Polonia. E' da rilevarsi il favore crescente che il « Nord-Sud » incontra tra i medici inglesi ed olandesi, il cui numero aumenta quasi ogni anno; il ritorno dei medici tedeschi che, pur entusiasti del nostro paese, erano mancati nei due ultimi Viaggi; l'aumento del contingente scandinavo, specialmente dalla Norvegia. I romeni sono invece stati in numero esiguo, contrariamente al largo intervento degli scorsi Viaggi, a cagione del fatto che — secondo le informazioni ricevute — moltissimi medici di quel paese si recano quest'anno al Congresso internazionale dei medici, al Cairo. Pochi sono pure stati i polacchi; ciò è dovuto alla tassa elevatissima del passaporto polacco.

Sensi di calda ammirazione ebbero ad esprimere più volte i medici per l'organizzazione del Viaggio fatta dall'ENIT, che — a detta di tutti i medici senza distinzione di nazionalità — è di gran lunga superiore a quella di qualsiasi altro Viaggio di Studio europeo.

In secondo luogo, i partecipanti al « Nord-Sud » si manifestarono realmente toccati dall'atmosfera di festosa cordialità e simpatia onde in quasi tutte le stazioni visitate si trovarono continuamente circondati.

La varietà e bellezza dei luoghi visitati fu motivo alle più profonde sensazioni: un entusiasta medico norvegese, al continuo succedersi di incantevoli visioni, per ogni nuova località soleva ripetere: « *the last always the best* », ma egli e i suoi colleghi ricordando le tappe precedenti, finivano per non raccapezzarsi più quale fosse realmente « *the best* ».

L'interesse più specialmente professionale dei medici del « Nord-Sud » fu incessantemente mantenuto desto durante le visite effettuate nelle differenti località. L'impressione che a tale riguardo si era venuta formando era che il nostro Paese offra al più alto grado tutte le possibilità curative naturali per ogni infermità, per qualsiasi esigenza ed in ogni stagione. Tale impressione era giustificata dalla nozione delle caratteristiche climatiche dei due laghi visitati — e dalle loro « sfumature » — che ne differenziano sponda da sponda; dai pregi singolari che ciascuna delle località della Riviera possiede, sia a Ponente sia a Levante; dalle inesauribili possibilità che per le cure di mare offre la meravigliosa spiaggia di Viareggio o quella minore, ma pur dotata di prerogative proprie, di Alassio. Ed anche, nel campo idrominerale, debbonsi alla stessa stregua ricordare le Terme di Acqui, ove le magistrali dimostrazioni delle applicazioni dei fanghi — terapia di marca prettamente italiana — fatte in un numero imponente di casi svariatissimi dal Prof. Santi Pisani ai colleghi stranieri, ne incatenarono intensamente l'attenzione per molte ore dando luogo a discussioni scientifiche del più alto interesse; e le cure idropiniche di San Pellegrino e Fonte Bracca, bene individuate nelle loro indicazioni terapeutiche; ed infine le Terme di Bormio — anch'esse d'antica « nobiltà » romana come quelle di Acqui — ove i benefici della cura d'acque sono integrati da quelli del clima.

I medici ebbero a rilevare che noi facciamo conoscere troppo poco all'estero i nostri luoghi di cura. Non bastano, essi dicevano, gli opuscoli distribuiti ad agenzie di viaggio, spesso in traduzioni scadenti. La penetrazione propagandistica deve essere organizzata razionalmente, con assoluta continuità e con un piano ben prestabilito. L'elemento ad essa più permeabile è l'elemento medico. Il «Nord-Sud» è già un gran passo su questa via, ma ad esso debbono aggiungersi varie altre manifestazioni. La Germania, la Cecoslovacchia, la Svizzera sono poderosamente orientate, per tutte le loro stazioni di cura e di soggiorno, sulla «propaganda verso il medico», come cardine fondamentale dei loro sistemi di divulgazione e ne traggono risultati, dal punto di vista della frequentazione da parte delle clientele estere, da cui noi siamo ancora molto lontani.

Quasi generalmente i medici del « Nord-Sud» riportarono la più gradita impressione del loro soggiorno negli alberghi delle varie località visitate: il che non toglie che talune deficienze nel più elementare *comfort* o dell'incuria dal lato della nettezza, sieno state prontamente rilevate. In qualche albergo rimasero anche alquanto sorpresi dei prezzi esposti nelle camere da essi occupate (i prezzi massimi voluti dal R. Decreto Legge 8 gennaio 1925, N. 65) che apparirono ad essi esorbitanti: ma quando apprendevano che la realtà era assai meno feroce, sino a potersi avere la pensione completa ad un prezzo talvolta inferiore a quello segnato per la sola camera, finirono per trovare che allora quell'esibizione era inutile e diventava anzi una pubblicità negativa!

Dobbiamo per ultimo rinnovare la constatazione già fatta nei Viaggi precedenti, e qui altra volta segnata, che cioè l'importanza del « Nord-Sud » supera l'immediato fine propagandistico ad esso assegnato, per acquistare un ben più largo valore d'indole politica e nazionale. Infatti quelli dei medici che non avevano più visitata l'Italia da anni, l'han trovata completamente trasformata, nella sua nuova vita di fervido lavoro, d'ordine e di disciplina; quelli che non erano mai scesi tra noi, hanno fatto rapida giustizia, al contatto della realtà, delle leggende e dei pregiudizi che in qualche ambiente dell'estero corrono ancora sul nostro Paese; gli uni e gli altri colsero più d'una occasione per esprimere la loro convinta ammirazione per il nostro Regime ed il suo grande Capo. E' ancora un risultato, questo, che l'ENIT può segnare con giusto orgoglio all'attivo della sua iniziativa.

GUIDO RUATA.

VITA DEL TOURING

AVVISO IMPORTANTE.

Dato il grande afflusso di abbonamenti a « Le Vie d'Italia » per il 1929 e l'impossibilità di provvedere alla loro registrazione prima del 15 novembre, la data ultima per l'accettazione di abbonamenti a prezzo ridotto è prorogata al 31 dicembre 1928. Chi verserà entro tale data l'importo dell'abbonamento, sarà tenuto a pagare solo L. 15,40 (Estero L. 30,40); dal 1° gennaio 1929 il costo dell'abbonamento sarà di L. 18,40 (Estero L. 36,40).

L'On. Carlo Bonardi Vice-presidente del Touring.

L'Assemblea dei Soci, chiusa al 31 luglio p. p., aveva approvato con 21.371 voti, contro 47, la modificazione dell'art. 17 dello Statuto Sociale per cui in luogo di un Vice-presidente il Consiglio ne avrebbe eletti due.

In relazione a tale modifica il Consiglio del Touring nella sua riunione del 7 novembre, confermando l'ufficio di Vice-presidente al Gr. Uff. Avv. Federico Guasti, lo conferiva anche all'On. Deputato Carlo Bonardi, Presidente della nostra Delegazione Romana e Membro di [illegible] del Consiglio del Touring.

Un nuovo Consigliere del Touring.

Nella seduta di mercoledì, 7 novembre, il Consiglio del T. C. I. in unione coi Sindaci procedeva, in base all'art. 20 dello Statuto Sociale, alla nomina interinale dell'On. Deputato Prof. Arrigo Solmi a Consigliere. L'elezione avvenne a voti unanimi.

L'On. Solmi è anzitutto ben noto nel mondo degli studiosi e particolarmente nel campo della Storia del Diritto Italiano, da lui professata fino dal 1899 in diverse Università Italiane ed ora in quella di Pavia, dove fu pure elevato alla carica di Rettore Magnifico. È autore di celebrate opere giuridiche. Conosce profondamente, lui emiliano, la Sardegna; dirige l'« Archivio Storico della Svizzera italiana »; gli dobbiamo una bella « Storia della Corsica ».

Arrigo Solmi non è però di quegli studiosi che si rinchiudono nella cerchia dell'erudizione; è di quelli che sanno trovare le aderenze della dottrina alla vita, le applicazioni del sapere alla pratica. Presidente del Comitato Lombardo Unione Insegnanti durante la guerra ne fece un attivissimo strumento di propaganda; e finita la guerra, si adoperò collo stesso fervore a esaltarne le glorie e i diritti.

Deputato al Parlamento per la Lombardia fu incaricato di parecchie relazioni di grande importanza e di onorevolissime missioni all'Estero.

Ma, a codesti meriti dello studioso e dell'uomo politico si aggiungono e per noi hanno particolare importanza, quelli verso il Touring, di cui l'On. Solmi è da molti anni un eccellente amico e un apprezzatissimo collaboratore. Dobbiamo a lui pagine preziose delle nostre Guide: e ci piace di ricordare specialmente il Riassunto storico premesso alle Guide per gli stranieri, difficile compito per l'Autore che doveva segnare in poche pagine i tratti salienti della nostra storia, in modo da presentarla con plastica evidenza a lettori, per gran parte scarsamente o tendenziosamente informati.

La scelta dell'On. Solmi, come ebbe l'unanime suffragio dei Colleghi, avrà, non ne dubitiamo, la plebiscitaria conferma dei Consoci quando saranno chiamati a sanzionare l'elezione.

Una Società per la valorizzazione turistica dell'Etna.

Per iniziativa dell'*Astis* e della *Società Generale Elettrica della Sicilia* si è costituita, a rogito del Notaio Guasti, e in data 3 novembre, una Società anonima per azioni, con sede in Roma, e avente per iscopo la costruzione di autostrade, alberghi, ecc., che sono gl'indispensabili strumenti turistici per mettere nel suo giusto e immenso valore il monte e le sue propaggini.

I nostri lettori non hanno certo dimenticato l'interessantissimo articolo del nostro collega Ing. Emirico Vismara su l'Etna, dove si auspicava la costruzione dell'autostrada Etnea. È appunto l'Ing. Vismara, Consigliere Delegato della Soc. Gen. Elettr. della Sicilia e il Gr. Uff. Mormino, Presidente dell'*Astis* e Direttore del Banco di Sicilia, furono chiamati, questi come Presidente, quello come Consigliere Delegato a costituire il Consiglio della nuova Società, alla quale il Club Alpino e il Touring Club Italiano intendono di dare la loro più cordiale collaborazione.

1000 Combattenti Soci nuovi del T. C. I.

Abbiamo dato nel fascicolo precedente notizia della generosa donazione della somma di L. 15.000 da parte del Vice-presidente Gr. Uff. Avv. Federico Guasti. Essa fu assai gradita dall'Associazione Nazionale dei Combattenti, il cui Presidente M. O. Amilcare Rossi, così scrive al Presidente del T. C. I.:

Le iniziative con cui il benemerito Touring Club Italiano celebrerà il Decennale della Vit-

toria non possono non incontrare l'entusiastico consenso della grande famiglia dei Combattenti che le medesime considera come il frutto più bello di un intenso e diuturno fervore d'opere patriottiche.

Quella proposta dal Gr. Uff. Avv. Guasti merita un particolare plauso, perchè dà modo a mille combattenti di entrare a far parte del Touring Club, portandovi il loro inesauribile contributo di fede e di attività silenziosa, ma tenace e sempre feconda di bene.

Questo Direttorio Nazionale, assai grato, porge i suoi vivissimi ringraziamenti a codesta On. Presidenza per aver voluto celebrare in una forma così indovinata e simpatica la storica ricorrenza, ed in modo speciale al Vicepresidente Gr. Uff. Avv. Guasti per avere offerto l'occasione di stringere i migliori rapporti di efficace collaborazione fra codesto Ente e l'Associazione Nazionale Combattenti.

Il Direttorio Nazionale si riserva di comunicare quanto prima le modalità dell'assegnazione ai Combattenti delle mille tessere di iscrizione.

Con deferente cordialità

Il Presidente
AMILCARE ROSSI.

Una fondazione perpetua per il Touring.

Il 15 aprile 1927 un tragico caso spezzava la vita del dodicenne Giorgio Luzzatto, unico, promettentissimo figlio del generale d'artiglieria, Adolfo. Lo sventuratissimo padre, che aveva raccolto pochi giorni prima dalla bocca del figliuolo il desiderio di esser fatto Socio del Touring, volle fermare in una fondazione perpetua il ricordo di tale desiderio e farne beneficiare giovinetti coetanei del suo caro perduto. Dispose pertanto una donazione al R. Ginnasio T. Tasso in Roma, dove il suo Giorgio aveva iniziato gli studi classici, perchè ogni anno il miglior allievo del 3° corso ginnasiale sia iscritto Socio vitalizio del Touring. Quest'anno l'onore toccò alla signorina Lina Cabrini, prima classificata nello scrutinio finale. La Direzione del Touring segnala il nobile pensiero ispirato da quell'immenso dolore.

Uffici succursali del T. C. I.

L'Ufficio succursale della Spezia ha cessato di funzionare come tale.

Si pregano perciò i soci ivi residenti di volersi rivolgere direttamente alla sede centrale per quanto può loro occorrere.

Sarà opportuno ricordare che i versamenti delle quote ed abbonamenti possono essere fatti sul nostro conto corrente *N. 3-98, Milano.*

Manifestazione turistico-militare di ciclismo e tiro a segno.

In una seduta svoltasi il 28 febbraio u. s., presso la sede dell'Unione Velocipedistica Italiana, veniva deliberato, per concorde volontà di quest'ultimo Sodalizio, del Touring Club Italiano, e dell'Unione Italiana di Tiro a Segno, di promuovere una grande manifestazione turistico-militare a squadre, con duplice prova, ciclistica e di tiro a segno, allo scopo di suscitare nelle masse sportive, insieme col sentimento agonistico, un nuovo senso di disciplina e di spirito militare.

Circostanze di vario genere esclusero la partecipazione delle seguenti regioni allo svolgimento dell'eliminatoria: Venezia Giulia, Basilicata, Umbria, Calabria, Sicilia e Sardegna. Anche per la Cirenaica e Tripolitania l'effettuazione delle gare venne impedita da esigenze di carattere locale.

In tutte le altre regioni però la manifestazione si svolse con ampio concorso di partecipanti (236 squadre, con un totale di 1180 concorrenti), cosicchè alla finale risultavano iscritte 15 squadre.

La prova decisiva si svolse nel settembre u. s. sul percorso Roma-Casale Marcelliana-Ponte del Grillo-Primaporta-Roma, per la gara ciclistica, ed alla Farnesina per la gara di tiro a segno. Avevano concesso il loro autorevole appoggio e inviato ricchi premi, S. M. il Re, le LL. EE. On. Belluzzo, Ciano e Federzoni, il Comune di Milano, l'U. V. I., il T. C. I.

Dopo viva lotta, la vittoria arrideva alla squadra del Gruppo Sportivo «Battisti» di Milano; ma si affermava brillantemente anche il valore delle altre squadre concorrenti.

La classifica generale è risultata la seguente:

1. *Gruppo Sportivo Cesare Battisti*, di Milano, con punti 1152 (gara ciclistica: 1050 - tiro a segno: 102). Medaglione d'argento di S. M. il Re, targa d'argento del T.C.I. e 5 medaglie d'oro pure del T.C.I.
2. *72ª Legione M.V.S.N.*, di Modena, con punti 1132 (gara ciclistica: 1050 - tiro a segno: 82). Dono del Comune di Milano e 5 medaglie d'oro dell'U.V.I.
3. *50ª Legione M.V.S.N.*, di Treviso, con punti 1112 (gara ciclistica: 1050 - tiro a segno: 52). Dono di S. E. l'Onorevole Federzoni e 5 medaglie d'oro dell'U.V.I.
4. *Società Mandamentale Tiro a segno*, di Jesi, con punti 1004: Medaglione d'argento di S. E. l'On. Ciano e 5 targhe dell'U.V.I.

Ribassi e facilitazioni per i Soci del Touring.

A seguito dell'Elenco di giornali e riviste che hanno concesso facilitazioni d'abbonamento ai nostri Soci, pubblicato a pag. *413* dello scorso numero, ne riportiamo qui un secondo.

Quando trovasi indicato il solo prezzo d'abbonamento tengasi presente che esso è già depurato dello sconto. Nell'effettuare l'abbonamento è necessario che il Socio indichi sempre il numero di tessera.

QUOTIDIANI.

FIUME. – *La Vedetta d'Italia*, Via Ciotta, 19 (Vicolo della Ferrovia), 20 %.

PERIODICI.

BOLOGNA. – *Scientia*, Corte Galluzzi, 13, mensile Internazionale, di tutte le scienze, 5 %; *Rivista di Psicologia*, Piazza Calderini, 2-2, 5 %.

CASALE MONFERRATO (Alessandria). – *Italia Vinicola e Agraria*, 10 % (abbonamento Rivista).

CATANIA. – *Il Folklore Italiano*, Archivio trimestrale per la raccolta e lo studio delle tradizioni popolari italiane, diretto da Raffaele Corso, L. 54 anzichè L. 60 (Italia) e L. 90 anzichè L. 100 (Estero), Via Vittorio Emanuele, 325.

FIRENZE. – *L'Universo*, rivista dell'Istituto Geografico Militare, 20 %.

MILANO. – *Lidel*, Via Monte Napoleone, 26-28, rivista mensile, 10 %; *L'Esportatore Italiano*, mensile per l'espansione economica dell'Italia all'Estero, Via Giulini, 2, 15 %; *L'Illustrazione Coloniale*, Via Giovanni Cantoni, 3, mensile, 20 %; *Motociclismo*, *La Carrozzeria*, *L'Auto Italiana*, *Sport*, Corso Roma, 51, 10 %; *Rivista di Diritto Turistico*, Piazzetta P[illegible], 7, abbonamento annuo L. 16 anzichè L. 25; *Enologia [illegible]*, Casella Postale 799, Milano, abbonamento annuo L. [illegible] anzichè L. 8 per l'Italia, e L. 10 anzichè L. 12 per l'Estero.

PERUGIA. – *Corriere dei Ceramisti*, Via Mazzini, 6; *Rivista [illegible] mensile*, 10 % (sull'abbonamento alla Rivista e sull'acquisto delle pubblicazioni – Annuario delle Industrie Ceramiche Italiane L. 15).

ROMA. – *Rassegna Industriale e del Lavoro*, Via Quattro Novembre, 158 (già Via Nazionale), rivista mensile, 25 %; *L'Oltremare*, rivista coloniale, Via Giustiniani, 5, 10 %; *[illegible] Vita*, mensile di coltura religiosa, Piazza dell'Indipendenza, 1, 30 %; *Gioventù Cristiana*, organo delle Associazioni Cristiane dei Giovani, Piazza dell'Indipendenza, 1, [illegible]; *Rivista Doganale*, Piazza Montecitorio, 115, 25 %; *L'Educazione Nazionale*, rivista mensile, Via Jacopo Ruffini, [illegible] 20 %; *Rivista di Agricoltura*, Via del Gesù, 57, settimanale agricolo-economico, 10 %; *Il Travaso delle Idee*, settimanale, politico, umoristico; *La Tribuna Illustrata*, *Noi e il Mondo*, Via Milano, 69, 10 %; *Arte*, Via F. Massimo, 60, mensile artistico, 10 %; *Bollettino di Notizie Economiche*, mensile; *Rivista di Politica Economica*, mensile; *Massimario di Giurisprudenza per l'impiego privato*, mensile; *L'Organizzazione Industriale*, quindicinale; *L'Assistenza Sociale nell'Industria*, bimestrale, Via della Scrofa, 39, 10 %.

TORINO. – *Il Venerdì della Contessa*, Via Bagetti, 26, settimanale mondano, 10 %.

ACCORDI SPECIALI.

La *Casa Editrice Sonzogno* accorda lo sconto del 5 % su *tutte le sue pubblicazioni periodiche*: «La Radio per tutti»; «La Scuola per tutti»; «La scienza per tutti»; «Il Giornale illustrato dei viaggi»; «La Moda illustrata»; «Il Ricamo»; «La Novità»; «La Biancheria elegante»; «Il Disegnatore della Ricamatrice»; «La Moda illustrata dei Bambini»; «Parisienne»; «La Gran Moda Parigina»; «Il Romanzo d'Avventure»; «Romantica Economica»; «La Risata»; «Le Cento Città d'Italia illustrate».

Rivolgersi ai suoi Uffici di Milano, Via Pasquirolo, 14.

La *Casa Bemporad e Figlio*, di Firenze (Via Cavour, 20), che quest'anno concede con notevole sconto ai Soci del T. C. I. i propri interessanti Almanacchi, e precisamente: *Almanacco Italiano per il 1929* (L. 6,50 franco di porto, invece di L. 8); *Almanacco della Donna Italiana* (L. 6,50 franco di porto, invece di L. 8); *Almanacco del Ragazzo Italiano* (L. 8 franco di porto, invece di L. 11).

Echi forestali.

Vecchi sistemi che tramontano. — Chi ha percorso nella decorsa estate l'alta fascia boscosa dei nostri monti, sarà stato certamente attratto, qualche volta, da sottili fumate elevantisi al disopra delle faggete, e avrà subito pensato all'inizio di qualcuno dei tanti incendi che purtroppo devastano il nostro esiguo patrimonio boschivo durante la stagione della siccità. Nella maggior parte dei casi, invece, il fumo aveva una origine più innocente e non era se non l'azzurrognolo pennacchio che usciva dai fori di un cumulo di legna in corso di carbonizzazione. Infatti, in alta montagna l'attività del boscaiolo si manifesta durante l'estate, chè nell'inverno la neve permette il solo slittamento dei tronchi a valle.

In Italia i sistemi di carbonizzazione della legna sono ancora quelli che vigevano molti secoli fa: buoni, ma di scarso rendimento. La vecchia carbonaia è destinata a scomparire e a cedere il posto ai forni metallici. Di questi e dei loro vantaggi nella pratica applicativa, parla diffusamente *A. Merendi*, nel numero di ottobre de *L'Alpe*, la Rivista Forestale Italiana edita dal Touring, che tanto favore ha incontrato presso i cultori dell'arte silvana e presso tutti coloro che apprezzano le bellezze delle nostre montagne.

Il fascicolo, riccamente illustrato, contiene inoltre i seguenti interessantissimi articoli:

L. Senni – Le dune della Sicilia (con 11 ill.);

G. Leone – Primi esperimenti di rimboschimento montano in Tripolitania (con 6 illustrazioni);

G. Rem-Picci – Per la razionale coltivazione dei boschi (con 5 illustrazioni);

L. Oliva – Boschi di latifoglie nella regione Tridentina (con 5 illustrazioni).

Il fascicolo di novembre, contiene i seguenti articoli, densi anch'essi di interesse e riccamente corredati da illustrazioni:

G. Sperotto – Il rimboschimento del litorale Veneto-Friuli (con 10 illustrazioni);

E. Galli – La Sila a Venezia (con 5 ill.);

A. Merendi – Movimento commerciale dei prodotti forestali con l'Estero nel 1927 (7 ill.);

N. Ferrari – Come organizzare la difesa dei boschi contro i danni degli incendi.

E quello di dicembre:

A. Merendi – L'esposizione forestale di Versailles (con 7 ill.);

G. Doveri – La foresta di Boscolungo (con 21 ill.);

C. Pilla – Di un aspetto della sistemazione dei bacini montani (con 2 ill.);

G. Friedmann – Le piante caratteristiche dell'Alpe (con 4 ill.);

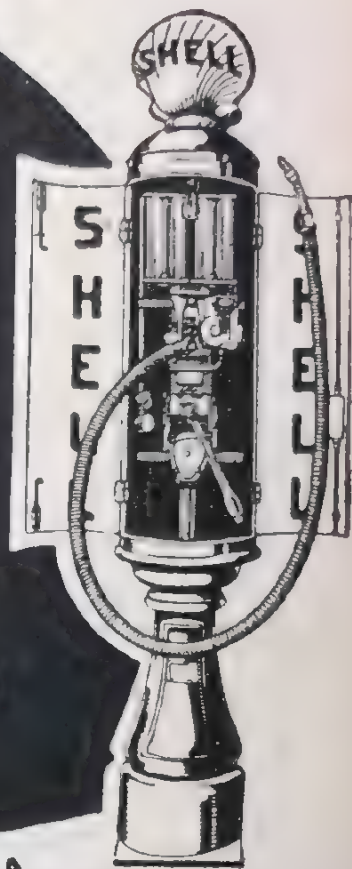
Inoltre, in tutti e tre i numeri sono contenuti appunti e note pratiche, notizie sull'attività forestale all'Estero, una nutrita rassegna bibliografica e notizie varie, fra cui notevoli quelle concernenti la bonifica integrale del Regno, la giornata forestale di Asiago, il discorso tenuto dal Duce in Roma agli agricoltori italiani, il proclama di S. E. Martelli alle Camicie Nere Forestali, ecc.

L'abbonamento annuo a *L'Alpe* costa L. 15,40 (Estero L. 25,40).

«L'Albergo in Italia».

Questa interessante Rivista Alberghiera sta per entrare nel suo quinto anno di vita. Il favore sempre crescente col quale la Rivista stessa viene accolta dal pubblico, sta a testimoniare il valore del contributo da essa recato allo sviluppo e al rinnovamento alberghiero.

Invitiamo i vecchi abbonati a rinnovare per tempo il loro abbonamento inviando alla nostra Amministrazione, anche a mezzo di versamento sul nostro c. c. p. (3/98), l'importo della quota per il 1929: L. 10,40 (Estero L. 20,40). Ed invitiamo tutti gli Albergatori, Proprietari di pensione, e tutte le persone comunque interessate al perfezionamento dell'Industria Alberghiera — e che ancora non sono abbonate a *L'Albergo in Italia* — a sottoscriversi senza indugio.

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

L'esportazione di autoveicoli dall'Italia.

La rivista *Motor Italia* del settembre u. s. pubblica una interessante rassegna del suo collaboratore « *remo* » sui dati di esportazione degli autoveicoli dall'Italia dall'aprile al giugno del corrente anno, con riferimento alle risultanze di periodi precedenti.

Lo scrittore rileva un lieve miglioramento nell'andamento delle esportazioni, ma non ne trae motivo di speciale ottimismo, ritenendo invece la crisi della nostra industria automobilistica persistente e temibile. « Basti dire — scrive egli testualmente — che parecchie Case italiane di automobili hanno praticamente rinunciato al lavoro di esportazione ».

Qualche sintomo di ripresa comincia però ad apparire e v'è da sperare che le difficoltà in cui si trovò la nostra massima industria automobilistica siano prossime a risolversi.

Il numero complessivo di autoveicoli esportati dall'Italia dall'aprile al giugno 1928 ascende a 7693 contro il totale di 11.104 registrato nell'analogo periodo dell'anno precedente, con una diminuzione quindi del 30,7 %. Il lievissimo miglioramento, al quale si è sopra accennato, non risulta certo dal confronto tra queste cifre e nemmeno dalla constatazione che nel primo trimestre di quest'anno avevamo inviato all'estero solo 5374 vetture, bensì dal fatto che il primo trimestre 1928 aveva segnato, rispetto al corrispondente del 1927, una percentuale di variazione negativa più forte che non il secondo trimestre 1928 di fronte al secondo 1927; e precisamente 32 % in luogo di 30,7 %. Il trimestre aprile-giugno di quest'anno è stato dunque sfavorevole ma un po' meno di quello gennaio-marzo.

E' interessante notare che mentre l'Europa continua ad assorbire i tre quarti circa della nostra esportazione automobilistica e ad essa segue l'Asia, che ne assorbe circa il 10 %, il merito principale del miglioramento relativo della situazione va invece attribuito al mercato americano, la cui posizione, relativa alla importazione di nostri autoveicoli, si è bruscamente invertita dal primo al secondo trimestre nei confronti con gli stessi periodi dell'anno precedente.

La tabella che segue specifica la posizione dei singoli Stati d'Europa nei riguardi della nostra esportazione automobilistica:

EUROPA	II Trimestre 1928	II Trimestre 1927	Variazione %
Germania	1276	1195	+ 7
Francia	1122	912	+ 23
Spagna	394	894	— 56
Belgio	378	497	— 24
Svizzera	343	898	— 62
Gran Bretagna	318	1395	— 77
Svezia	271	181	+ 50
Romania	231	257	— 10
Cecoslovacchia	225	248	— 9
Polonia	176	244	— 28
Olanda	173	254	— 31
Ungheria	100	149	— 33
Jugoslavia	96	147	— 35
Danimarca	94	231	— 59
Austria	91	154	— 41
Russia	86	36	+ 139
Bulgaria	76	56	+ 36
Grecia	63	31	+ 103
Finlandia	60	67	— 10
Portogallo	40	149	— 73
Norvegia	36	106	— 66
Irlanda	22	157	— 86
Albania	15	4	+ 280
Malta	10	12	— 17
Lettonia	9	5	+ 80
Turchia Europea	6	142	— 96
Estonia	3	4	— 25
Lituania - Gibilterra Ucraina - Lussemburgo	—	12	—
	5714	8437	— 32,2

Percento dell'esportazione totale 74,2 — 76,1

Come si vede, la nostra esportazione automobilistica trovasi in progresso effettivo per la Francia, la Germania e la Svezia, quindi, in minor misura, per la Russia, la Bulgaria, la Grecia, l'Albania, la Lettonia; mentre per tutti gli altri Paesi figura in regresso, compresa la Gran Bretagna che non ha ormai più, in tale campo, la posizione di primo piano che tenne per molti anni nel passato. Germania e Francia sono attualmente le colonne di questa nostra esportazione, mentre quelli che erano già stati definiti « i mercati classici » dell'automobile italiana: Spagna, Belgio, Svizzera e Gran Bretagna, passano in seconda linea. La nostra esportazione di autoveicoli ha perso maggiormente terreno in Irlanda, Gran Bretagna, Portogallo, Spagna, Svizzera, Norvegia e Danimarca di fronte alla sempre più baldanzosa invadenza americana. In quanto alla Russia, le sorti del commercio sono troppo legate alla politica del suo Governo perchè si possano formulare previsioni sicure.

Riteniamo opportuno ora riportare un prospetto particolareggiato della situazione della

nostra esportazione automobilistica nell'America, che — come già notammo — si avverte un [illegible]ro incremento.

[illegible]	1928	1927	Variazione percentuale
Brasile	355	89	+ 300
Argentina	187	148	+ 26
Uruguay	20	25	— 20
Cile	15	15	—
[illegible]	13	12	+ 8
[illegible]	8	35	— 77
[illegible]	7	26	— 75
	605	350	+ 63.5

[illegible] dell'esportazione totale 7,9 — 3.3

Da questi dati si rileva come l'America abbia presentato un aumento nell'importazione di nostre vetture rispetto allo scorso anno. Le due grandi nazioni d'origine latina, l'Argentina e soprattutto il Brasile hanno intensificato infatti la richiesta di vetture italiane.

Lo scrittore avverte che, ciò nonostante, non è il caso di abbandonarci ad incondizionato ottimismo, nè dimenticare, ad esempio che il mercato brasiliano ha oggi una importanza, nei riguardi della nostra esportazione di poco superiore a quella del mercato svizzero. Appare tuttavia legittima la speranza che quei paesi possano costituire per la nostra industria automobilistica delle solide basi di irradiazione per i mercati transoceanici.

I dati riassuntivi riguardanti tutti i continenti e le nostre Colonie sono i seguenti:

	1928	1927	Variazione percentuale	Percento della esportaz. totale II trim. 1928	Percento della esportaz. totale II trim. 1927
Europa	5714	8437	— 32,2	74,2	76,1
Asia	775	1143	— 32,2	10,1	10,3
America	605	370	+ 63,5	7,9	3,3
Africa	475	827	— 42,5	6,2	7,4
Oceania	20	239	— 92,0	0,2	2,1
Colonie ital.	104	88	+ 18,0	1,4	0,8
	7693	11 104	— 30,7	100,0	100,0

Come notasi, l'andamento delle nostre vendite sui mercati asiatici presenta molte analogie con quello riscontrato per l'Europa: è eguale la percentuale di variazione complessiva, analoga la diminuzione nei territori di dominio inglese (40 % di diminuzione per l'India). Solo la Turchia e il Siam segnano una situazione favorevole.

L'Africa è quella che ha compiuto il maggior passo indietro, non essendosi disgraziatamente trovato un contrappeso apprezzabile al regresso verificatosi nell'Egitto, nell'Africa Meridionale e nelle altre Colonie Britanniche, ove l'importazione di nostre vetture è diminuita dal 30 al 71 %. Il solo Egitto segna un miglioramento rispetto al primo periodo del corrente anno. In complesso, se si escludano i mercati che si affacciano al Mediterraneo, la situazione nel Continente Nero non dà luogo a soverchie speranze.

Non vale certo la pena di occuparci dell'Oceania, la cui importazione nei riguardi della nostra produzione automobilistica si è ormai ridotta a venti unità.

Ed ecco infine, una tabella riassuntiva destinata a stabilire il confronto degli ultimi susseguenti trimestri tra di essi. Le cifre assolute di vetture esportate vi sono state omesse allo scopo di eliminare dai confronti l'influenza dei fenomeni stagionali. Vi figurano solamente le percentuali di variazione dal primo trimestre 1927 allo stesso del 1928 e dal secondo trimestre 1927 allo stesso del 1928; vi è inoltre un numero indice formato dalla differenza algebrica di dette percentuali.

	Variazione percentuale I trimestre 1927-1928	Variazione percentuale II trimestre 1927-1928	Numero indice
America	— 37	+ 63,5	+ 100,5
Africa	— 48	— 42,5	+ 5,5
Europa	— 33	— 32,2	+ 0,8
Oceania	— 86	— 92	— 6
Colonie Italiane	+ 45	+ 18	— 27
Asia	+ 8	— 32,2	— 40.2
	— 32	— 37,7	+ 1,3

L'articolista conclude augurandosi che le risultanze del terzo trimestre luglio-settembre, i cui dati non potranno conoscersi che più tardi, siano tali da poter giudicare con qualche fondamento se veramente la nostra esportazione automobilistica vada progressivamente risollevandosi dalla forte depressione raggiunta nel primo trimestre dell'anno corrente. *Quod est in votis.*

Vittoria di macchine italiane in Francia.

Una vittoria della nostra industria automobilistica che va segnalata, è quella conseguita in una delle più ardue prove francesi: la Coppa Boillot, disputatasi nei pressi di Boulogne sur Mer.

La corsa per la coppa Boillot è una competizione con formola a *handicap*, che si disputa su un circuito di Km. 37.375 ripetuto 12 volte per un percorso totale di Km. 448.500. Le strade presentano serie difficoltà che mettono a dura prova ogni organo delle macchine: tanto è vero che dopo il primo giro 5 vetture erano già eliminate.

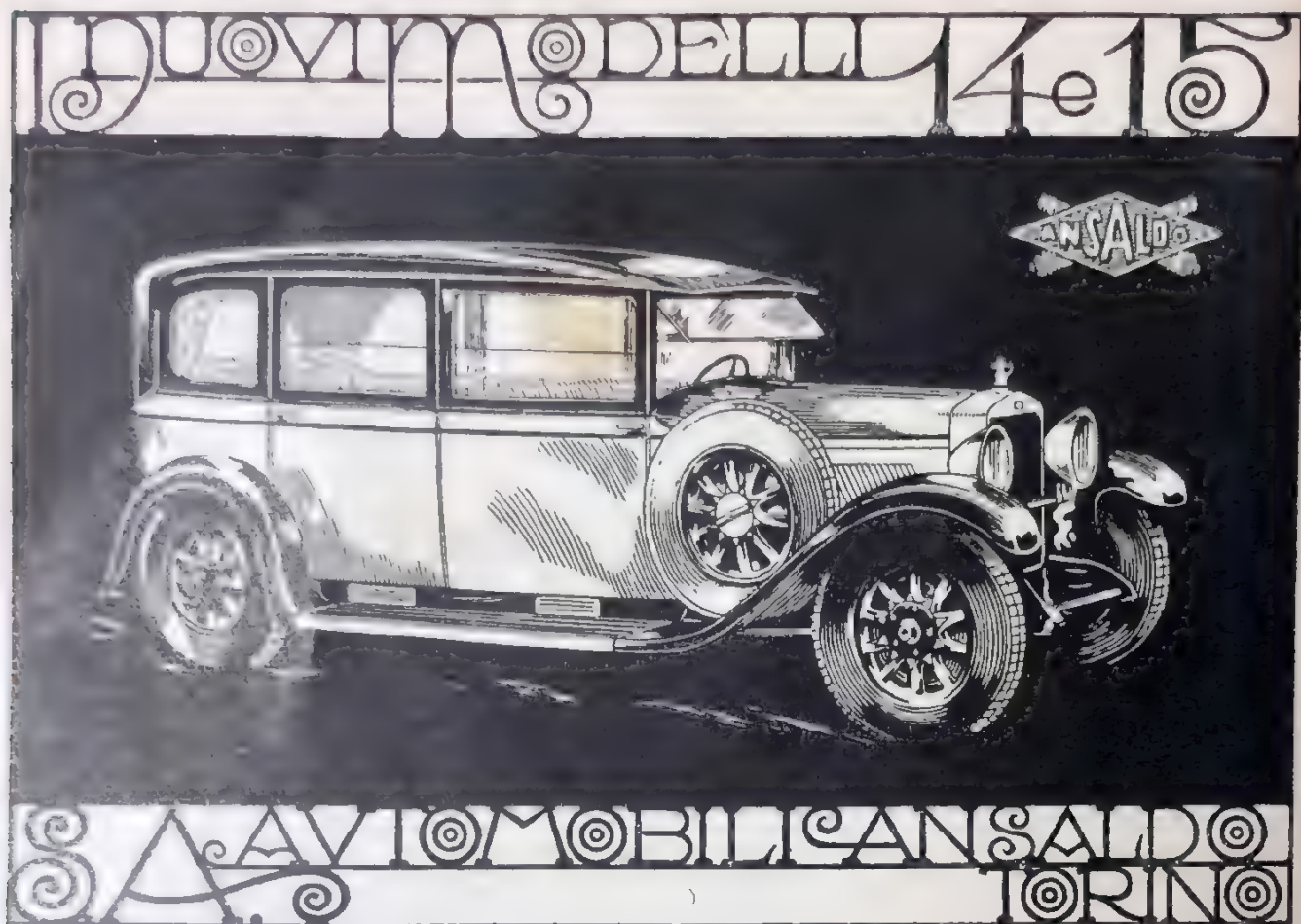
La difficile gara è stata vinta da Ivanowski, su *Alfa Romeo*, che ha impiegato ore 4.31'35''. Seguono Rousseau (*Salmson*) in 4.34'54'' 2/5; 3. Marinoni (*Alfa Romeo*) 4.38'1'' 4/5; 4. Paul Cyril (*Alfa Romeo*) 4.46'17'' 4/5; 5. Birkan (*Bentley*) 5.1'; 6. Rigal (*Aries*) 5.4'27'' 4/5.

L'automobile alla prossima Fiera Campionaria di Milano.

Anche nella sua manifestazione del 1929, la Fiera Campionaria di Milano dedicherà il Palazzo dello Sport alla Mostra dell'automobile, motociclo e ciclo. Si è già iniziato il lavoro di organizzazione, il quale dovrà portare nel prossimo anno ad una manifestazione particolarmente grandiosa, proponendosi la

I NUOVI MODELLI 14 e 15

ANSALDO

S. A. AUTOMOBILI ANSALDO
TORINO

IN VIAGGIO
A CACCIA
A TEATRO

VI SIA FEDELE COMPAGNO
UN BINOCOLO A PRISMI
SALMOIRAGHI

L'occhio umano ha la sensazione del rilievo fino a qualche centinaio di metri; a distanze maggiori, gli oggetti si vedono appiattiti e privi di plasticità. Il cannocchiale ordinario ed il binocolo galileiano ingrandiscono le dimensioni degli oggetti, ma non ne aumentano il rilievo e la plasticità. Solo il **Binocolo a Prismi** è capace di dare anche a grandi distanze la sensazione del rilievo e della plasticità. È noto che esso fu inventato dal Prof. Porro, fondatore de **"La Filotecnica"**.

...

I Binocoli Prismatici Salmoiraghi hanno reso i più segnalati servizi all'Esercito Italiano vittorioso nella Grande Guerra.

"LA FILOTECNICA" Ing. A. SALMOIRAGHI S. A. - MILANO Galleria V. E. - ROMA P.a Colonna

Fiera di dare impulso e sviluppo al mercato automobilistico, che ha tanta importanza nel movimento generale dell'Industria e nell'Economia del Paese. A tal uopo, per incoraggiare gli espositori, è stato disposta fin d'ora una notevole riduzione nei prezzi di posteggio.

Uniformità estetica per le auto pubbliche in tutta Italia.

L'Ispettorato Generale delle Ferrovie, Tranvie e Automobili presso il Ministero delle Comunicazioni ha diramato una circolare intesa al maggior disciplinamento dei servizi pubblici di trasporto.

Essa stabilisce, tra l'altro, che le autovetture in servizio pubblico debbono essere di un unico colore in tutta Italia e fornite, in maniera uniforme, degli speciali distintivi che caratterizzano il loro servizio. Tale innovazione dovrebbe essere apportata nell'occasione della prossima riverniciatura delle macchine e, in ogni caso, non oltre il 31 dicembre 1929.

Il colore stabilito per le auto pubbliche è il verde « elettrico » con la sigla della ditta chiaramente tracciata sullo sportello e tutt'attorno una fascia coi colori della città. Gli autobus urbani invece saranno dipinti in verde « elettrico » solo nella parte inferiore, e nella parte superiore in verde « Paolo Veronese » ed avranno inoltre le velette sull'imperiale, davanti, di dietro e ai lati. Le vetture in servizio sulle linee foranee saranno dipinte in azzurro nella parte inferiore, mentre i torpedoni da gran turismo saranno in rosso scarlatto.

La circolare detta norme anche per un miglioramento di servizio delle linee automobilistiche specialmente per quanto riguarda gli orari. A tal proposito il Ministero ha istituito un controllo sulle linee automobilistiche con servizio postale, obbligando le ditte ad adottare dei « fogli di corsa », sui quali gli uffici postali segneranno gli eventuali ritardi superiori alla mezz'ora.

Anche per i tranvai è stata fissata la norma del colore unico, il quale dovrebbe essere il verde « elettrico » per la cassa e il verde « Paolo Veronese » per la parte superiore. E' fatto pure obbligo alle ditte esercenti autoservizi pubblici di fornire al loro personale una speciale divisa di tipo unico per tutta Italia. Quella del conducente di auto pubbliche è con pantaloni corti e gambali, giubba con colletto chiuso, berretto somigliante a quello degli ufficiali d'aviazione; nei servizi foranei potrà essere indossato uno spolverino color cenere.

Lo stesso tipo di divisa, ma con i pantaloni lunghi, è prescritto per i tranvieri.

I furti di automobili in America.

Se il furto di automobili ha assunto anche in Italia una frequenza tale da richiedere una oculata vigilanza da parte dei possessori delle macchine, esso non può tuttavia esser posto a confronto con la cifra, veramente americana, delle macchine che sono state rubate negli Stati Uniti nel solo anno 1927. Si tratta della bellezza di 17.279 autoveicoli. Si avverta però, e questo va a lode della polizia americana, che di questi ben 14.513 vennero ricuperati.

Non si creda pertanto che i dati sbalorditivi della singolare statistica siano dovuti al fatto che il ladro americano è.... più evoluto di quello europeo perchè, posto tra un'automobile e un grappolo d'uva, preferisce arraffare l'automobile. Sarà un po' vero anche questo, ma è ancor più vero che negli Stati Uniti gli autoveicoli hanno una diffusione e una popolarità che in casa nostra è ancora di là da venire.

Un nuovo motore ad olio crudo.

Apprendiamo dall'*Auto Industriale* che si sono compiuti a Londra, per cura del Royal Automobil Club, interessanti esperimenti col nuovo tipo di motore ad olio crudo montato su autocarri commerciali.

Per chi non lo sapesse, l'olio crudo è ciò che rimane dopo che dal petrolio greggio si sono estratte la paraffina e la benzina; trattasi di un prodotto a buon mercato che viene a costare in Inghilterra 4 denari al gallone ossia poco più di 35 cent. al litro. Gli esperimenti compiuti hanno dato ottimi risultati.

Oltre al limitato prezzo, l'olio crudo ha il vantaggio non indifferente della non infiammabilità. Ha però il grave inconveniente di richiedere un motore molto pesante; è tuttavia allo studio il problema di alleggerirlo in modo da poterlo applicare alle vetture da turismo.

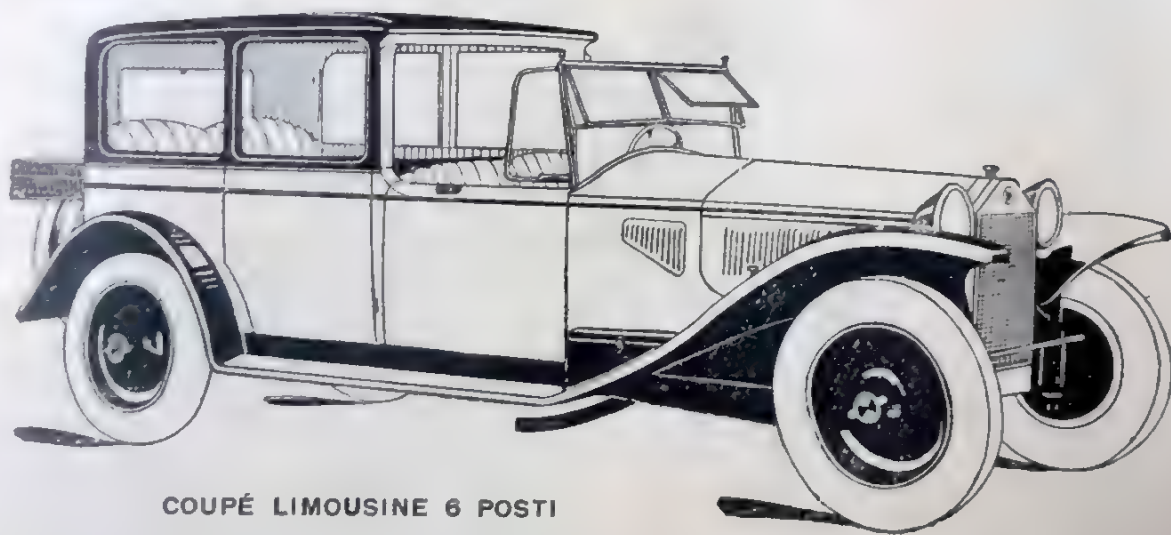
Il fisco spagnolo e gli autoveicoli stranieri.

Le automobili straniere che entrano in Ispagna devono pagare una tassa proporzionata alla loro potenza e quando ne escono debbono pagarne un'altra proporzionata al tempo che hanno trascorso nel territorio di quella nazione.

Disposizioni del Governo inglese per la fabbricazione di auto pubbliche.

Sono state applicate a tutti gli autoveicoli inglesi immatricolati dopo il 15 settembre u. s. e destinati al servizio pubblico per viaggiatori, le seguenti disposizioni emanate a suo tempo dal Ministero inglese dei Lavori Pubblici: il carico totale sugli assi non deve superare i 9135 Kg.; il veicolo non deve essere più lungo di m. 8,40, nè più largo di m. 2,30 e la sua carrozzeria non deve superare l'asse posteriore di una misura superiore ai $^{7}/_{24}$ della lunghezza totale. La distanza minima dal suolo deve essere di 25 centimetri; inoltre il veicolo deve poter girare in un circolo del diametro massimo di 10 metri.

Velocità e consumo.

Una verità molto lapalissiana è quella constatata e rivelata dalla rivista inglese *The Motor*, la quale, in uno studio sul consumo della benzina in relazione alla velocità, ha potuto

constatato che quanto maggiore è la velocità tanto maggiore è il consumo.

Basandosi sulle prove di una macchina a sei cilindri, 2 litri, del peso di 1500 chilogrammi, ha constatato che con un litro di benzina si percorrono circa nove chilometri alla velocità media di 50 chilometri all'ora, che se ne percorrono circa sei e mezzo alla media di 75 e soli quattro e mezzo a 100 chilometri all'ora.

Si desume da ciò — commenta l'*Auto Italiana* — che marciando coi famosi 100 all'ora si arriva nella metà del tempo (salvo incidenti), ma si spende esattamente il doppio di chi si contenta della modesta media di 50.

Perfezionamenti dell'automobile.

Un paraurti pneumatico che sostituisce gli odierni pesantissimi e poco efficienti metallici, è stato costruito dall'Ing. Guido Dall'Oglio di Bologna. In questo paraurti alla sbarra trasversale rigida o semirigida destinata ad incontrare l'ostacolo, si è sostituito un pneumatico (con relativa camera d'aria) portato da una leggerissima e resistentissima armatura metallica fissata sullo «chassis» a mezzo di due leve con fulcro a perno unito ai longheroni.

Sui bracci esterni delle leve è unita l'armatura con il pneumatico e fra i due bracci interni è tesa una potente molla a spirale. Il sistema così congegnato risulta elastico in tutti i sensi e in tutti i punti come hanno confermato le prove.

Un faro automatico per curve ha ideato e costruito pure l'Ing. Dall'Oglio. Il faro consta di due lampadine con riflettori parabolici formanti un angolo tale fra loro da permettere ai fasci luminosi di illuminare la strada anteriormente e ai lati della vettura, a sinistra o a destra a seconda della direzione della curva. Il faro è regolabile in modo da riflettere i fasci di luce per evitare ogni abbagliamento negli incontri su strada e può anche efficacemente servire da diradatore di nebbia.

La singolare origine del pneumatico.

Forse non a tutti è nota la singolare storia del pneumatico, della cui origine ricorre ora appunto il quarto decennale. Sono infatti 40 anni che John Boyd Dunlop, veterinario a Belfast, in Irlanda, richiese il brevetto per il primo pneumatico.

Sin da fanciullo, nel natio villaggio di Dreghorn, Dunlop, osservando l'azione dei rulli di legno sul terreno, aveva notato che è più facile trainare un grande che un piccolo rullo, perchè la maggior superficie a contatto col suolo riduce l'attrito. Gli balenò allora l'idea di ruote ad orli flessibili che, appiattendosi, avrebbero aumentata la superficie a contatto col terreno. Ma la geniale idea non sarebbe mai stata portata a compimento se il suo figlioletto Johnny, di nove anni, non fosse andato dal babbo a lamentarsi per la difficoltà con cui la sua bicicletta a gomme piene e sottili avanzava sull'acciottolato delle strade. L'amor paterno spinse Dunlop a fabbricare due camere d'aria con fogli di gomma, di circa un millimetro di spessore, e a fissarle ad un disco di legno, con una sottile striscia di tela. Il congegno venne poi gonfiato con una pompa di quelle usate per riempire il pallone da football e si ebbe così il primo pneumatico.

Esso fu adattato ad un triciclo di legno, costruito dallo stesso Dunlop, e i risultati furono tali da empire l'inventore del ciclo e del pneumatico di viva esultanza. Un giorno però un ciclista, corridore di professione, osò esprimere alcuni dubbi sulla efficacia del nuovo ritrovato. Il Dunlop se ne dimostrò risentitissimo e sfidò il ciclista diffidente ad una gara con suo figlio. La vittoria arrise al rudimentale triciclo fornito del non meno rudimentale pneumatico, e questa vittoria segnò l'inizio dell'applicazione dell'utile ritrovato.

Singolari avvertimenti agli automobilisti giapponesi.

Il rapido diffondersi degli automezzi nel Giappone (58.700 in circolazione, a tutto lo scorso giugno) ha consigliato alle autorità di Tokio la compilazione di una specie di codice dell'automobile, che crediamo meritevole di segnalazione anche per la sua singolarità. Tale documento — che è redatto in inglese anzichè nella lingua nazionale, come lo sono del resto tutti gli avvisi giapponesi che interessano gli automobilisti — consta dei seguenti otto articoli:

1. Arrestatevi rapidamente al segnale dell'agente.
2. Non sorpassatelo, non mancategli di rispetto in alcun modo.
3. Di fronte ad un pedone, suonate melodiosamente; poi, se persiste nella sua imprudenza di restare davanti a voi, suonate con vigore gridando nello stesso tempo: Hi! Hi!
4. Fate attenzione ai cavalli, non li spaventate, evitate lo scappamento aperto, e sorpassateli gentilmente.
5. Date ai cani randagi il tempo di mettersi in fuga.
6. Voltate prudentemente sulle strade coperte di fango, chè altrimenti slitterete.
7. Evitate di travolgere i cani.
8. Manovrate il freno a mano in ogni curva.

UFFICIO DI CONSULENZA LEGALE.

Riteniamo opportuno richiamare l'attenzione dei Soci, sull'opportunità di rivolgersi all'Ufficio di Consulenza legale, funzionante presso la nostra Sede, per ogni eventuale chiarimento o consiglio di cui abbisognassero in materia di circolazione o di diritto turistico.

Il servizio di Consulenza è fatto del tutto gratuitamente.

È uscito il nuovo catalogo dei Binoccoli ZEISS

[illegible] desiderio di [illegible] d. un binoccolo [illegible] al momento di [illegible] grande e lussuoso catalogo riccamente illustrato che si spedisce gratis e franco a semplice richiesta. Vi leggerete interessanti notizie intorno al binoccolo prismatico in generale e vi troverete indicazioni diffuse e precise che Vi [illegible] la scelta in corrispondenza alle vostre esigenze. Sono 30 e più differenti modelli di binoccoli Zeiss che il catalogo passa in rassegna e ciascuno d'essi rappresenta il prototipo della perfezione nel genere. Preparati dal catalogo potrete poi fare la Vostra scelta definitiva nel più vicino negozio d'ottica.

BINOCCOLI ZEISS

Fedeli compagni dei turisti, automobilisti, sportivi, alpinisti, ecc.

Il nuovo grande catalogo illustrato è spedito gratis e franco a chi ne fa richiesta del "catalogo T 79,, alla Ditta

GEORG LEHMANN
MILANO (105)
Corso Italia, 8 - Telefono 89-618

Rappr. Gen. CARL ZEISS, Jena

SUPERPILA

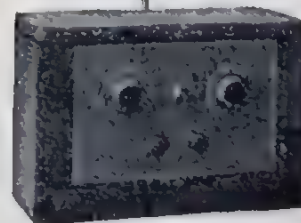
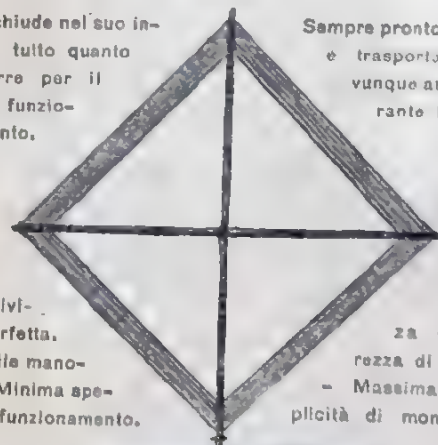
STABILIMENTI PILLA & LECLANCHÉ
SOCIETÀ ANONIMA - CAPITALE L. 3.000.000 VERSATO
FIRENZE

APPARECCHIO RADIORICEVENTE "S. C. 5,,

Racchiude nel suo interno tutto quanto occorre per il suo funzionamento.

Sempre pronto all'uso, è trasportabile ovunque anche durante le audizioni.

Selettività perfetta. - Facile manovra - Minima spesa di funzionamento.

Potenza e purezza di suono. - Massima semplicità di montaggio.

a 7 valvole

PREZZI.

Apparecchio "S. C. 5,, completo di valvole	L. 1600
Batteria termoionica speciale	» 95
Blocco speciale batterie, anodica e di griglia	» 75

Cuffia e Altoparlante extra

TASSE GOVERNATIVE ESCLUSE

PROVE E CONSEGNA A DOMICILIO A NOSTRA CURA E SPESE

MOTOCICLISMO

Per una maggiore diffusione e praticità del motociclo.

L'uso della motocicletta deve aver carattere di audacia sportiva o di sfruttamento utilitario?

L'argomento interessa tutti coloro che si appassionano alla materia motociclistica e di riflesso anche quelli che hanno a cuore il diffondersi di una mentalità turistica in luogo dello scalmanato temperamento con cui vengono sovente usati gli automezzi.

Un contributo autorevóle al chiarimento della interessante questione è portato dalla rivista milanese *Motociclismo*, che da vari numeri va dedicando all'argomento articoli di suoi eminenti collaboratori.

Ostacoli morali. — Il punto di partenza è naturalmente la crisi che imperversa nella produzione motociclistica. Il Cav. Eduardo Scotti, nel numero del 15 settembre della Rivista citata, l'attribuisce in gran parte alla tendenza a boicottare la motocicletta a vantaggio dell'automobile, cosa che non si verifica all'estero, e cita argutamente il caso di Alessandria e di Pisa, ove viene inibito il transito ai motocicli rispettivamente per Corso Roma e per il Sottoborgo, e quello di Firenze ove le moto devono essere spinte a mano in parecchie vie centrali, mentre ad esempio a Londra e a Parigi esse possono circolare ovunque e con tutta libertà. Tutto ciò — aggiunge l'articolista — è indice di malevolenza generale verso il motociclista, che vede così diminuito il suo prestigio e riverberata una antipatica luce sul suo veicolo.

Del resto una delle principali ragioni di freddezza verso la moto in Italia risiede nel fatto che in genere da noi essa è usata soltanto come mezzo di divertimento e in modo non sempre prudente e riguardoso. All'estero invece la grande maggioranza se ne serve come mezzo utilitario di trasporto per recarsi al lavoro, per sbrigare i propri affari o per prendersi un onesto diporto turistico.

Per superare almeno in parte questi ostacoli morali il Cav. Scotti propone, tra l'altro, l'abolizione dello scappamento libero « che ha tanta parte nel creare l'atmosfera di ostilità verso la moto », consigliando gli stessi Clubs ad attuare questa norma anche in talune manifestazioni turistiche e sportive di primaria importanza, come è stato fatto ad esempio a Brooklands ove pure si sono battuti cospicui records.

Un'altra causa della crisi egli la trova nell'indirizzo che le Case costruttrici dànno alla loro pubblicità, intesa più a valorizzare il successo sportivo del loro prodotto che non quello utilitario.

L'autore vorrebbe vedere in coloro che hanno responsabilità o anche solo passione nel campo motociclistico un maggiore interessamento per la tutela dei diritti del motociclismo e ricorda come alcuni anni fa, avendo un assessore del Comune di Milano proposto di sopprimere la circolazione delle motociclette da tutto il centro della metropoli lombarda, il compianto Presidente del Touring, L. V. Bertarelli, ottenne per intervento personale che il progetto fosse ritirato e che il provvedimento venisse limitato ad un solo tratto del Corso ed a poche ore determinate. Ora, si chiede lo Scotti, perchè nelle altre città non si fa altrettanto?

Prezzi troppo elevati. — La crisi in cui si dibatte il motociclismo italiano è esaminata con grande acutezza nella stessa Rivista (N. 6-13 ottobre) dall'Ing. Giacomo Piantanida, che l'attribuisce prevalentemente al costo troppo elevato della motocicletta italiana. Non sono i prodotti metallurgici troppo cari, egli obbietta, o lo sviluppo industriale insufficiente, o le maestranze non addestrate, che ostacolano l'affermazione di tale nostra industria, bensì due altri motivi, uno di carattere tecnico e l'altro di produzione. Per il primo motivo, pur riconoscendo la difficoltà di portare una profonda rivoluzione negli attuali metodi costruttivi, la quale richiederebbe produzione in fortissime serie e speciale attrezzatura d'officina, egli propugna tuttavia una maggior collaborazione tra i costruttori per la eliminazione del numero eccessivo di modelli che, in rapporto alla modestissima produzione, caratterizza l'industria motociclistica italiana. Occorrerebbe eliminare i doppioni, e ricorrere eventualmente alla standardizzazione e alla riduzione dei cerchioni, parafanghi, raccordi, ecc., a un numero minimo di tipi e misure.

L'autore si dice convinto che qualora si presentasse una buona e sicura domanda da parte di una più diffusa clientela i costruttori italiani potrebbero « studiare delle macchine decisamente utilitarie, pur essendo sempre di buona e solida fattura, a prezzi meno elevati di quelli che oggi in media si quotano per macchine di pari cilindrata, ma di carattere assai spesso sportivo e decisamente velocistico ». Egli lamenta, infatti, che la costruzione italiana abbia dimostrato sino ad oggi troppa tendenza alle macchine con motori spinti, valvole in testa, ecc., adatte più ad una ristretta classe di sportivi che a quella falange di motociclisti utilitari che si vorrebbe creare.

Ma la questione tecnica passa in seconda linea di fronte a quella fondamentale della produzione. Egli osserva che una delle più importanti ragioni del rilevante prezzo dei nostri motocicli dipende dalle troppe spese generali di direzione, di amministrazione, ecc., degli immobilizzi di capitali o d'altro, tutte spese troppo elevate in rapporto alle esiguità della produzione. Così stando le cose, sembra all'Autore che sia vano sperare in una rapida soluzione della crisi e nell'avvento del motociclo italiano a buon mercato, senza l'intervento di altri fattori estranei all'elemento rigorosamente costruttore.

IN TUTTE LE
VOSTRE STANZE
LINOLEUM
Il Linoleum non ha soltanto la proprieta' di essere impermeabile. E' sopratutto un pavimento decorativo, intonato alle pareti e alla tappezzeria. E' un pavimento igienico, di facile manutenzione. I suoi colori, i suoi disegni "penetranti" sono indistruttibili. E' il pavimento del salotto, della camera da letto, di tutte le stanze della casa.
SOCIETÀ DEL
LINOLEUM
Via Melloni 28 -- Milano (121)
Chiedeteci un preventivo per pavimenti in opera. Lo avrete senza nessun impegno da parte vostra e vi invieremo in pari tempo schiarimenti precisi sul Linoleum. Il nostro opuscolo descrittivo gratuito «C6» e' a vostra disposizione.

« Bisogna creare — egli prosegue — le condizioni perchè si formi una grande massa di motociclisti che nel loro veicolo, vero ed impareggiabile strumento di lavoro, incontri i minori oneri fiscali, le minori formalità burocratiche, le minori preoccupazioni d'ogni genere ». Bisogna insomma tendere a creare gradatamente un buon mercato interno, che trovi anche un conveniente costo d'acquisto, un buon costo d'esercizio. L'esempio e il precedente esistono già nel privilegiato trattamento fiscale che ha favorito il sorgere e il diffondersi delle biciclette a motore.

Modificare la mentalità dei costruttori. — Riportiamo infine, sempre dalla rivista *Motociclismo* (N. 13-20 ottobre), alcune considerazioni di un altro competente, l'Ing. Pasquale Borracci. Egli sostiene che il problema del mercato del motociclo in Italia si allaccia a due mali di origine grave e difficile a curarsi: uno è la mentalità che informa l'attività della maggior parte dei nostri industriali; l'altro è la penuria di capitali investiti nell'industria motociclistica.

« Mettete sul mercato — egli scrive, rivolgendosi agli industriali italiani — dei tipi di motociclette belle, complete e bene rifinite, come lo sono moltissime inglesi ed anche le nostre attuali, e vendetele al prezzo di 4500 lire, che è molto comune in Inghilterra per tali macchine che sono poi quelle vendute in Italia verso le 6000 lire, e così troverete che il mercato può assorbire un 30 mila macchine all'anno ».

Il motivo fondamentale su cui si basano gli industriali per tenere alti i prezzi è infatti quello della poca diffusione e della poca richiesta, ma l'Autore confida molto nell'attuazione del programma stradale del Governo fascista, che dovrà condurre immancabilmente ad un nuovo risveglio dell'autolocomozione.

A proposito del prezzo di 4500 lire, da lui indicato come prezzo ideale, l'articolista si dichiara convinto che un ottimo capo officina, a cui si impostasse un programma di vasta produzione con non molte ma buone macchine utensili in più di quelle che attrezzano le attuali fabbriche, potrebbe organizzare la sua lavorazione in modo da rientrare largamente in tale prezzo di vendita. Si consideri inoltre che, mentre il montaggio di una nostra moto richiede almeno una settimana per operaio, Faroux ha rilevato, in una sua visita agli stabilimenti della General Motor, come alla « Buick », solo 900 operai montino 1500 vetture al giorno.

« È necessario — continua l'Ing. Borracci — che qualche nostro industriale imposti coraggiosamente il problema su queste basi; produrre 15 o 20 mila macchine all'anno che possano essere vendute ad un prezzo non superiore alle 4500 lire ». Infatti il costo delle buone moto italiane è oggi così alto che molti, a conti fatti, preferiscono fare un sacrificio di più e passare addirittura alla vetturetta, benchè, tanto sotto l'aspetto sportivo che sotto quello utilitario, la moto resti pur sempre in prima linea, sia per velocità, sia per facilità di ricovero, minori spese fiscali, di manutenzione, di riparazione, ecc.

Rinsanguare le finanze dell'industria motociclistica. — Il secondo fattore è quello del capitale, che, invero, scarseggia alquanto nel campo industriale motociclistico. « Quando si pensa — scrive l'Autore — che in pochi anni in Italia si dovrebbe passare da 60.000 macchine a per lo meno 300.000, si vede che una circolazione annua negli affari motociclistici di 150 o 200 milioni di lire, consentirebbe che si aprissero un poco più quei forzieri oggi più pronti ad incoraggiare speculazioni od imprese assai più problematiche di quella motociclistica ».

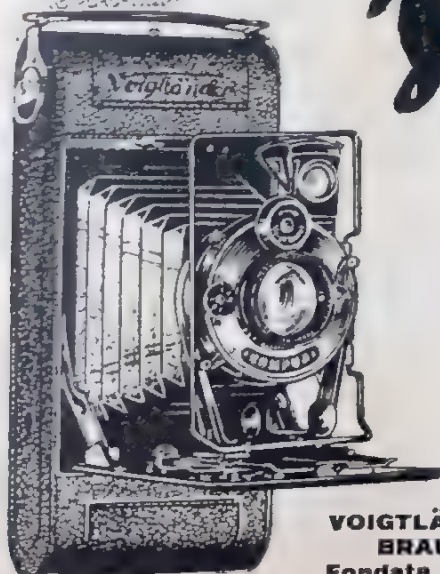
Il fattore capitale farebbe sentire il suo peso anche sulla possibilità di una sapiente estensione della vendita a rate, che dovrebbe dare risultati veramente soddisfacenti. Infatti solo chi dispone di larghe somme può attuare il sistema delle vendite fortemente dilazionate.

Abbiamo riportato alcune delle considerazioni che più ci sono parse degne di rilievo su di un argomento di evidente importanza ed attualità. Il Touring non può non vedere nella motocicletta, oltre che un elemento utilitario di primo ordine, un mezzo opportunissimo per quella attività turistica che è alla base del suo programma e che deve rendere sempre più noto ed amato agli Italiani il volto della Patria. L'argomento ci interessa dunque anche direttamente e ci induce a formulare i migliori voti per la prossima risoluzione della crisi economica e in parte anche morale che i competenti hanno così acutamente esaminato.

Un diploma inglese per motocicli silenziosi.

L'« Automobile Association » inglese ha istituito un diploma da assegnarsi a quei costruttori di motocicli, che riusciranno a produrre i tipi più silenziosi.

Facilitazioni per la Primavera Siciliana.

Sappiamo che il Comitato per la Primavera Siciliana ha sollecitato perchè siano concretate e rese note al pubblico, dall'amministrazione ferroviaria, le facilitazioni da attuarsi nel prossimo anno. Per conoscenza del pubblico italiano, nonchè degli stranieri che si sono già serviti vantaggiosamente nel passato di queste facilitazioni, possiamo dire che in via di massima sembra che anche per il 1929 esse saranno accordate con gli stessi criteri degli anni scorsi: forse potrà verificarsi qualche variante nei dettagli per quanto riguarda le località di destino per le quali potranno essere rilasciati i biglietti.

Prolungamento in Asia del treno di lusso Semplone-Oriente-Express sull'itinerario Nissibin-Kirkuk-Bagdad.

La partecipazione dell'Italia all'istituzione del treno S. O. E., avvenuta nel 1919, diventa sempre più interessante, a man a mano che le ramificazioni di questa importante comunicazione transcontinentale si estendono, si prolungano, si completano con nuove arterie, con nuove coincidenze, con nuove combinazioni con altri mezzi di trasporto. Il treno S. O. E. domina ed assorbe ormai il traffico viaggiatori fra l'Europa Occidentale, il Levante e l'Asia Minore ed oltre ancora l'Egitto e la Mesopotamia: l'Italia che è attraversata, dal Sempione a Postumia, da questa importantissima comunicazione ferroviaria, trae vantaggio come paese di partenza e di destinazione, e come paese di transito.

La recente conferenza internazionale di Vienna, cui hanno partecipato anche i nostri delegati, porta come novità la presa in considerazione di un prolungamento delle comunicazioni del S. O. E. oltre Aleppo fino a Nissibin, Kirkuk, Bagdad.

Attualmente, come abbiamo già accennato altra volta su questa Rivista, esiste un servizio bisettimanale di vetture letti fra Haidar-Pacha nella riva asiatica (in coincidenza a mezzo di rapidi battelli col treno in arrivo a Costantinopoli) e Tripoli di Siria, donde con l'automobile si continua fino ad Haïfa, che alla sua volta è collegata al Cairo con un servizio ferroviario diretto di vetture-letti. In questo modo sono assicurate le relazioni via terra tra l'Occidente europeo e l'Egitto. Ora, sopra Tripoli, nel percorso ferroviario, trovasi Aleppo: le comunicazioni tra Aleppo e Bagdad erano assicurate a mezzo di aeroplani. Ma bisogna tener presente che da Aleppo si diparte una linea a scartamento ordinario che si prolunga fino a Nissibin. Alla distanza di circa 300 chilometri trovasi Kirkuk dove fa capo altra linea a scartamento di un metro che conduce a Bagdad e a Bassora. Si tratterebbe di istituire un servizio combinato ferroviario automobilistico e precisamente, riassumendo:

percorso Haïdar-Pacha-Aleppo-Nissibin con ferrovia;
percorso Nissibin-Mossul-Kirkuk con automobile;
percorso Kirkuk-Bagdad-Bassora con ferrovia.

Una variante a tale itinerario potrebbe essere costituita come appresso:

percorso Nissibin-Mossul-Begi con automobile;

percorso Begi-Bagdad con ferrovia.

Infatti per quest'ultimo percorso esiste una ferrovia a scartamento normale: sembra tuttavia che sarà preferito il primo itinerario, quello di Kirkuk.

Secondo quanto affermano i rappresentanti delle ferrovie dell'Iraq, che esercitano appunto la linea di Bagdad, il traffico viaggiatori nell'itinerario Nissibin-Kirkuk è già divenuto interessante ed è da supporre che aumenterà con l'apertura al traffico della proposta combinazione ferroviario-automobilistica. Le ferrovie dell'Iraq offrono un *comfort* ai viaggiatori eguale a quelle dell'Europa: esse attraversano regioni che sono di grande attrazione per il pubblico per il loro carattere archeologico. Il percorso automobilistico fra Nissibin e Kirkuk potrebbe essere effettuato in due tappe, con una pernottazione a Massub.

La conferenza del S. O. E. ha preso in attento esame la proposta e in linea di massima l'ha approvata: la sua definitiva accettazione è però subordinata non solo ad un miglioramento del materiale ferroviario, ma anche all'assicurazione che per alberghi, *buffets* e vetture ristorante i viaggiatori non avranno da lagnarsi. Un delegato della conferenza è stato designato per i necessari accertamenti e partirà quanto prima.

Il servizio verrebbe effettuato solo durante la stagione invernale.

La riforma delle deviazioni ferroviarie.

Occorrerà spiegare la parola *deviazione*, che per molti corrisponde ad una espressione di gergo, ma che tuttavia è ben conosciuta da coloro che viaggiano più frequentemente per i vantaggi che queste deviazioni offrono. Come si sa, il biglietto ferroviario è di norma — ed aggiungeremo anche per preciso obbligo di tariffa — rilasciato per l'itinerario chilometricamente più breve: tuttavia siccome questo itinerario non è sempre il più comodo per orari, per coincidenze e per servizio di treni, le ferrovie italiane (ed anche le ferrovie estere in parte) ammettono, in eccezione alla norma (ed anche questa eccezione è prevista dalle tariffe), che il viaggiatore possa seguire qualche itinerario più lungo, ma più comodo, pagando il maggior percorso: gli itinerari ammessi come deviazioni sono indicati nella parte verde dell'orario ufficiale. Questo vantaggio della deviazione non è soltanto dato per i percorsi tra le due stazioni per cui è considerata la deviazione, ma anche per i percorsi da oltre per oltre. Spieghiamoci con un esempio: fra Roma e Milano la via più breve è quella di Sarzana, tuttavia è ammessa come deviazione anche la via di Firenze. Ora, un viaggiatore che parta da Napoli diretto a Chiasso, e passi perciò per Roma e Milano, può fruire di tale deviazione.

Le *deviazioni*, poche in origine, sono aumentate straordinariamente, eccessivamente col tempo, sì da costituire un elenco di difficile consultazione, non solo per il pubblico, ma anche per gli stessi agenti ferroviari. Le ragioni di questo aumento debbono ricercarsi, oltrechè nelle cresciute esigenze e complicazioni dei servizi, nel fatto ancora che si sono mantenute, un po' per tradizione, un po' per non sollevare proteste, vecchie deviazioni che oggi non troverebbero una reale giustificazione negli orari e nelle coincidenze: la diminuzione o la soppressione di un vantaggio per i viaggiatori è sempre una cosa difficile.

Sappiamo che varie proposte di soluzioni con l'adozione di formule generali o di modifica-

NAVIGAZIONE

Il « nastro azzurro » dell'Atlantico.

Nel Cantiere Weser di Brema e nel Cantiere Blohm und Voss di Amburgo sono state varate, nell'agosto u. s., due nuove navi ideate allo scopo di far riguadagnare alla bandiera germanica il « nastro azzurro » dell'Atlantico, ma passato alla bandiera britannica dall'epoca in cui entrarono in servizio il *Mauretania* e il *Lusitania*.

Trattasi dei due ***mammouth vessells*** del Nord Deutscher Lloyd, il *Bremen* e l'*Europa*, impostati rispettivamente nei mesi di giugno e luglio 1927. Essi hanno il peso di 32.000 tonnellate e una stazza lorda preventivata in [illegible] tonnellate. Un sistema di turbine a doppio ingranaggio consentirà lo sviluppo di [illegible] HP di potenza asse, in base alla quale le due navi potranno — secondo le previsioni — compiere in sei giorni la traversata dell'Atlantico da Brema, e in cinque giorni da Southampton. Saranno dotate di quattro classi: prima, seconda, terza turistica, e terza ordinaria, per una capacità totale di 2200 passeggeri e 1000 persone d'equipaggio.

Riferendo queste informazioni, la rivista *La Marina Italiana*, riporta dalle riviste inglesi alcuni elementi per ricostruire la storia della lotta per la conquista del « nastro azzurro » dell'Atlantico.

Sin dagli inizi della navigazione a vapore la marina mercantile germanica acquistò il primato nel percorso rapido del Nord Atlantico, primato che per molti anni fu tenuto dal piroscafo *Mainz*, costruito nel 1868, il quale impiegava nel viaggio di andata per l'America otto giorni e un'ora. Nel 1886 il record fu battuto dall'*Aller* il quale compiè lo stesso percorso in sette giorni, quattro ore e quindici minuti, a sua volta superato dal *Lank*, che compiè il viaggio verso Ovest in sei giorni, ventidue ore e quaranta minuti. Nel 1890 l'Hamburg-Amerika-Linie costruì i piroscafi *Columbia*, *Normannia* e *Fürst Bismark*, i quali abbassarono successivamente il *record* sino a sei giorni, undici ore e tredici minuti. Nel 1893 le due navi inglesi della Cunard Line, *City of New York* e *City of Paris*, riuscirono a superare il *record* dell'Hamburg-Amerika-Linie.

Contemporaneamente il Nord Deutscher Lloyd, per riguadagnare il « nastro azzurro » bandì una gara fra i cantieri tedeschi, ponendo la condizione severissima che il collaudo fosse condotto sulla intiera traversata fino a New York e ritorno, con diritto di rifiuto della nave qualora non fossero raggiunti i prescritti requisiti di velocità. Accettò la dura condizione il cantiere Schikhau di Elbing, il quale costrusse il *Kaiser Friedrich*, che riuscì a superare i *records* precedenti in successive prove fortunatissime.

L'Hamburg-Amerika-Linie non volle cedere di fronte alla rivale e nel gennaio del 1900 varò il *Deutschland*, il quale compiè il primo viaggio a nodi 22,42 in media, impiegando cinque giorni, quindici ore e trentasei minuti a percorrere le 3044 miglia; ma per la incostanza dei suoi risultati il *record* parve molto discutibile nei confronti del Nord Deutscher Lloyd, il quale mise in linea il *Kronprinz Wilhelm* che raggiunse in un viaggio verso Ovest una velocità media di nodi 23,47. Anche questo *record* venne battuto dal *Kaiser Wilhelm II*, a quattro eliche, il quale raggiunse la media di nodi 23,58.

I successi tedeschi ebbero fine allorchè la Marina inglese mise in linea il *Lusitania* e il *Mauritania*. Il *Lusitania* raggiunse nei suoi 34 viaggi una media di nodi 24,55 ma, come si ricorderà, venne silurato durante la guerra. Il *Mauritania* invece venne trasformato a combustione liquida, essendosi notato che la velocità andava decrescendo con lo sporcarsi dei forni, che erano in numero di ben 192. Nel 1924 raggiunse, in un viaggio verso l'Est, la velocità oraria di nodi 27,04, con un guadagno di circa il 70 per cento, dovuto alla combustione a nafta.

Ora, dopo quattro lustri di indiscusso possesso del « nastro azzurro » da parte della Cunard Line inglese, ci si prospetta la riscossa tedesca con il *Bremen* e l'*Europa*. L'Inghilterra però non dorme sugli allori e sta allestendo nuovi colossi. L'avvenire deciderà a quale delle due Nazioni spetterà la palma dell'Atlantico.

Le rampe d'accesso al Porto di Trieste verranno elettrificate.

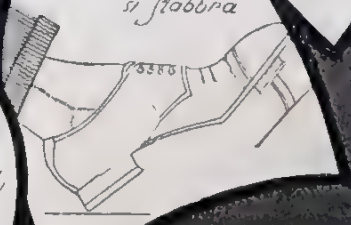
Il Ministro delle Comunicazioni, On. Costanzo Ciano, ha dichiarato che sarà proceduto senz'altro all'elettrificazione delle rampe d'accesso al Porto di Trieste, richiesta, come concessione di particolare importanza ed urgenza, dalla Commissione Economica Portuaria di quella Federazioone Provinciale Fascista. Tale opera va intesa come inizio della elettrificazione totale delle linee di traffico internazionali.

Da Venezia a Trieste con un fuoribordo.

Il Rag. Giuseppe Salvo, di Venezia, ha compiuto su di un minuscolo canotto di soli 80 chilogrammi, munito di un fuoribordo *Johnson* di 327 cmc., la traversata da Venezia a Trieste. Egli ha fatto una sola sosta a Grado, imposta dalle fortunose condizioni del mare, che si è dimostrato piuttosto avverso alla impresa dell'audace fuoribordista.

Il tempo complessivamente impiegato nel singolare *raid* è di otto ore, detratto naturalmente il tempo di obbligata permanenza a Grado.

Una gara tra un motoscafo e un direttissimo.

Il singolare cimento è stato affrontato da quello stesso Fritz von Opel che è passato alla storia delle audacie tecniche per l'*autorazzo* di sua invenzione.

Il Von Opel, su di un motoscafo di 540 HP si è messo in gara con un direttissimo su un percorso di dieci chilometri, lungo il Reno presso Colonia, raggiungendo una velocità oraria di chilometri 94.750.

Vecchio incrociatore tedesco manovrato con le onde hertziane.

Il vecchio incrociatore tedesco *Zähringer*, al quale furono apportate sommarie riparazioni esteriori e che all'interno venne munito di congegni perfettissimi, ha compiuto recentemente sul Mare del Nord, un riuscito viaggio di prova senza equipaggio e con la guida delle onde hertziane. E' la prima nave da guerra tedesca che viene manovrata in tal guisa, conformemente ai prodigiosi progressi conseguiti in questi ultimi tempi dal sistema del radiocomando.

Nel *Zähringer* le macchine a vapore sono state sostituite da motori ad olio pesante. La velocità e l'immissione dell'acqua vengono regolate a mezzo delle radio onde, ricevute da un'antenna alla quale se ne sostituisce prontamente un'altra, ergentesi automaticamente nel caso che durante il combattimento la prima venisse abbattuta.

Qualora anche questa seconda antenna venisse travolta dal tiro nemico, gli apparati motori si arresterebbero automaticamente e la nave farebbe un dietro-front.

Per mezzo delle onde elettriche la velocità della nave è stata replicatamente mutata dalla piccola alla massima velocità; con rapidità e semplicità la nave ha poi virato in tutti i sensi, girato su sè stessa, marciato all'indietro; quando i fuochi sono troppo forti entrano in azione regolatori automatici, che riducono la fiamma.

La nave ha compiuto infine interessanti e complicate evoluzioni tra le spire di una densa nebbia artificiale.

Lo stato della Marina mercantile americana.

Stando alle ultime statistiche pubblicate dallo «Shipping Board», la flotta Mercantile americana risulterebbe, al 1° luglio del corrente anno, composta di un totale di 10.351.000 tonnellate stazza lorda di navi di più di mille tonnellate. Di esse 2.586.000 tonnellate vengono impiegate per i viaggi d'oltremare.

Il 17,75 % di questo tonnellaggio viene impiegato nei commerci con il Sud-America, il 38,50 % in quelli per il Nord-Europa e il Regno Unito, il 17,94 % sulle altre grandi rotte transatlantiche e il 38,50 % sulle linee transpacifiche per l'estremo Oriente, per l'Australia e per il giro del mondo.

In linea di massima la partecipazione americana al traffico marittimo mondiale appare molto moderata, la qual cosa potrebbe stupire coloro che hanno un esagerato concetto della efficienza della Marina mercantile americana e del pericolo che la sua concorrenza potrebbe costituire. Effettivamente gli Stati Uniti sono ben lontani dal programma che si erano prefissi, di ottenere cioè l'esclusività nei propri servizi di trasporto per via di mare.

AERONAUTICA

Iniziative italiane per il turismo aereo. — Rileviamo con piacere che un gruppo di giovani genovesi appassionati del volo, con a capo l'Ing. Pietro Magni, costruttore di aeroplani, ha costituito un Aerocentro fornito di due apparecchi da turismo.

Scopo della provvida iniziativa è quello di esercitare una proficua propaganda fra gli elementi profani e di dare ai piloti in congedo o a quelli che non hanno mai manovrato apparecchi a piccola potenza, la possibilità di cimentarsi nel volo turistico, che offre sensibili vantaggi nei confronti di quello di guerra e di trasporto.

Ci consta che qualcosa del genere vien tentato a Vercelli, dove si sta progettando l'adattamento ad aeroporto di un campo di fortuna.

Purtroppo l'attività aerea di turismo è ancora presso di noi molto scarsa, ma certo, con le capacità di iniziativa e di ardimento che contraddistinguono gli italiani, questa importantissima branca della attività aviatoria finirà per raggiungere anche nel nostro Paese quella popolarità che altrove ha già conseguito. Già grandi ditte industriali come la *Breda* e la *Fiat* stanno studiando la possibilità di una produzione in serie di apparecchi da turismo, nel cui modesto prezzo vengano ad essere conglobate le spese di insegnamento e di brevetto.

Il traffico dell'aviazione civile in Italia. — La rete aerea commerciale italiana in esercizio regolare risulta, al 30 giugno u. s., composta delle seguenti linee: 1. Torino-Pavia-Venezia-Trieste; 2. Trieste-Lussinpiccolo-Zara, 3. Roma-Genova; 4. Roma-Napoli-Palermo; 5. Roma-Terranova-Cagliari; 6. Roma-Venezia-Vienna; 7. Brindisi-Atene-Costantinopoli; 8. Milano-Trento-Monaco; 9. Brindisi-Valona; 10. Tirana-Scutari; 11. Tirana-Valona; 12. Tirana-Koritza, con uno sviluppo complessivo di 5324 chilometri.

E' attualmente allo studio la costituzione dell'aviolinea Venezia-Brindisi, per la quale S. E. Balbo, Sottosegretario all'Aeronautica, ha dato le migliori assicurazioni.

Nel primo semestre del 1928 venivano percorsi complessivamente oltre 800.000 chilometri in confronto ai 1.327.557 percorsi nell'intiero anno 1927. I passeggeri effettivi trasportati nello stesso periodo dell'anno in corso ammontano a 5500, quelli di tappa a 8000. La media delle percentuali-linea di regolarità verificatesi è di circa il 91 per cento.

Pur influendo su tale percentuale l'intiero trimestre invernale 1° gennaio-31 marzo, si nota un aumento notevole in confronto alla percentuale media di regolarità avutasi nel 1927 (85,96 per cento). Negli ultimi mesi sulla maggior parte delle linee si è avuta la percentuale di regolarità del cento per cento.

[illegible] ...nte studio retrospettivo e rias-[illegible] attività della nostra aviazione [illegible] compiuto l'*Agenzia di Roma*, in [illegible] vi effettuati dalla Sezione della [illegible] vile e del Traffico aereo del Mini-[illegible] eronautica.

[illegible] non esistevano ancora linee aeree [illegible] el 1926 furono istituite le linee [illegible] -Venezia-Trieste, Genova-Roma-[illegible] rmo, Trieste-Zara, Brindisi-Atene-[illegible] li e Venezia-Klagenfurt-Gratz-[illegible] ale dei chilometri dei voli compiuti [illegible] nno, di 523.122, con un trasporto [illegible] seggeri e 46.470 kg. di bagaglio.

[illegible] furono in esercizio tutte le linee [illegible] te l'anno precedente, e ad esse si [illegible] quella Venezia-Roma e la rete alba-[illegible] Tirana Scutari Koritza. Il percorso [illegible] piuto nel complesso dei voli è stato [illegible] 557 km., pari al 31 volte il giro del [illegible] seggeri trasportati furono 12.506 e [illegible] mi di posta, bagagli e merci 141.570. [illegible] rtante: durante i due anni di voli [illegible] a registrare alcun incidente.

[illegible] aereo Italia-Egitto. — Il Governo [illegible] a concesso ad una società italiana [illegible] e il permesso di atterrare ad Abukir [illegible] ssandria, con gli apparecchi adibiti ai voli sperimentali da Genova, via Bengasi, per studiare la possibilità di un servizio postale diretto. Se questi esperimenti daranno buoni risultati, saranno portati a compimento i negoziati attualmente avviati dal Governo Egiziano per l'organizzazione di una aviolinea permanente Genova-Abukir, che funzionerebbe con molta probabilità di conserva con la progettata linea britannica Abukir-Venezia.

Una crociera aerea inglese di 40 mila chilometri. — E' terminata, dopo circa un anno dall'inizio, la crociera di 40 mila chilometri compiuta da quattro idrovolanti inglesi, che partiti da Plymouth volarono a tappe fino a Caraci, quindi, seguendo la costa indiana, sostarono a Singapore, si recarono in Australia, di cui compirono il giro completo e ritornarono a Singapore. Ivi restano ora a costituire il primo nucleo permanente della grande base aerea.

Aeroporti Greci per la grande aviolinea delle Indie. — La richiesta del Governo britannico per la costruzione di aeroporti in territorio greco e precisamente a Corfù, Argastoli, Navarino e Suda, è stata di massima accettata dal Governo di Atene. Tali aeroporti dovrebbero servire alla grande linea aerea fra l'Inghilterra e le Indie.

Per l'unificazione del diritto aereo. — Il Comitato internazionale tecnico di esperti giuridici aerei, presieduto da Laurent Eynac, nel quale sono rappresentati oltre 35 Governi, sta elaborando i progetti di convenzioni internazionali tendenti alla unificazione del diritto internazionale privato aereo. Sono attualmente allo studio, da parte di tre delle commissioni di questo Comitato convocato a Parigi, i seguenti progetti di convenzione: responsabilità del trasportatore in aeronave nei riguardi dei terzi e dei beni alla superficie; conflitti di legge in materia di diritti reali nel registro aeronautico; proprietà, comproprietà [illegible]

TVRISMO

Un Rifugio del C. A. I. di Bergamo sull'Ortles.

Per iniziativa della sezione di Bergamo del Club Alpino Italiano e del 2° Reggimento di Artiglieria da Montagna, di stanza a Bergamo, sorgerà, sul Monte Livrio (m. 3117), nel Gruppo dell'Ortles, un rifugio alpino, di cui è già stata posta la prima pietra.

Nuova linea automobilistica sugli Euganei.

E' stata inaugurata una nuova linea automobilistica sul seguente percorso: Este, Riva d'Olmo, Cinto Euganeo, Fontanafredda, Bivio Lozzo, Valnogaredo, Lozzo, Cortelà, Cà Erizzo, Vò Euganeo. Detta linea si innesta in quella, già in esercizio da tempo, Noventa Vicentina, Vò Euganeo, Villa di Teolo. Esercente il nuovo servizio è la Società « Auto Veneto » di Vicenza.

Il rifugio Alpe di Siusi aperto durante l'inverno.

Il Rifugio Alpe di Siusi, situato a 2142 metri d'altezza e dotato di quaranta camere riscaldabili e di settanta letti, rimane aperto durante tutta la stagione invernale con pieno servizio d'albergo.

Il trasporto dei bagagli avrà luogo da Ortisei a mezzo di slitte a cavalli. Nella località si svolgeranno, sino all'aprile, corsi di sci sotto la guida di un insegnante autorizzato.

Un rifugio delle donne alpiniste torinesi nella Valle di Susa.

La « Ussi », Sezione femminile del Club Alpino di Torino, ha inaugurato un grandioso rifugio nel pianoro soprastante le Grangie di Val Galambra, nell'alta Val di Susa. Il nuovo rifugio reca il nome di Mariannina Levi, l'ardimentosa alpinista e scienziata travolta da una valanga al Colle della Rho.

POSTE TELEGRAFI E TELEFONI

[illegible] Ciano. *Ministro delle Comunicazioni* [illegible]

[illegible] *a Lui affidati dal Duce, fra* [illegible] *-Telegrafico-Telefonico, il* [illegible] *compiacimento per il degno e* [illegible] *di Nobiltà concessogli.*

Pagine pubblicitarie intercalate nelle riviste o in altri periodici a fascicoli.

Le pagine pubblicitarie intercalate e cucite nel testo delle riviste o delle altre pubblicazioni a fascicoli, spedite a mezzo della posta con la *tariffa ridotta delle stampe periodiche, se non siano numerate progressivamente con quelle del testo stesso o,* se anche regolarmente numerate, *sieno stampate in diversa colorazione,* sono assoggettate alla tassa di cent. 5 per ogni 50 grammi e per ogni fascicolo, in aggiunta a quella dovuta per il periodico di cui fanno parte.

Le pubblicazioni portanti pagine di pubblicità incluse nel modo anzidetto, devono recare stampata la dichiarazione « *Pagine pubblicitarie soggette a sopratassa* » sotto l'indicazione « Conto corrente con la posta », oppure sulla copertina. Omettendo tale dichiarazione si può incorrere in una ammenda da L. 50 a L. 500 o a L. 1000 in caso di recidiva.

Corrispondenze affrancate a macchina.

Nuove disposizioni, miglioranti il servizio di affrancazione meccanica delle corrispondenze. sono state emanate recentemente.

Ciò annunziamo con compiacimento perchè le nuove disposizioni sono, in parte, quanto noi chiedevamo, in questa Rivista (agosto 1928 pag. 317), per favorire una maggiore diffusione delle macchine affrancatrici, e auguriamo che presto l'amministrazione postale voglia accogliere il resto.

Le innovazioni sono:

a) si consente che le corrispondenze ordinarie francate a macchina, anzichè essere presentate a mano, *siano, anche, imbucate nelle comuni cassette di impostazione, purchè incluse, insieme con la relativa distinta, in apposita busta,* grande cm. 25 per 15, di color rosso vivo. portante a stampa in nero una grossa riga

C.G.S.
CASA FONDATA NEL 1896
ISTRUMENTI DI MISURA
CONTATORI ELET:
TRICI-WATTMETRI
VOLTMETRI AMPERO-
METRI-INDICATORI E
REGISTRATORI DA
QUADRO E PORTATILI
TRASFORMATORI DI
MISURA
MILANO
MONZA

mazioni alla Direzione Generale delle Poste. Questa può dar corso subito all'abbonamento, con riserva di regolare in seguito il conto con [illegible]teressato, il quale, all'evenienza, dovrà [illegible] una somma.

[illegible] possono essere autorizzati a [illegible] per loro conto gli abbonamenti e [illegible] gli indirizzi degli abbonati al-[illegible] postale del luogo di pubblicazione dei [illegible]. L'editore, in questo caso, incassa il [illegible] di abbonamento e paga, all'amministra[illegible]ne postale del luogo di comunicazione, i [illegible] dovuti.

[illegible] abbonati, in caso di cambiamento di [illegible], possono ottenere che il giornale [illegible] al loro nuovo indirizzo, anche se questo [illegible] in un altro Stato; pagheranno la spesa [illegible]atura solo se lo Stato non ammette il [illegible] di abbonamenti a giornali.

[illegible]to servizio presenta notevole utilità per prezzi ai quali, ciascuna Amministrazione postale, fornisce alle Amministrazioni postali [illegible] giornali o periodici pubblicati nel pro-[illegible] Paese. *Detti prezzi non possono*, in alcun [illegible] *essere superiori a quelli stabiliti per gli* [illegible] *dell'interno del Paese di pubblicazione.*

[illegible]orerebbero il servizio stesso le seguenti [illegible]cazioni:

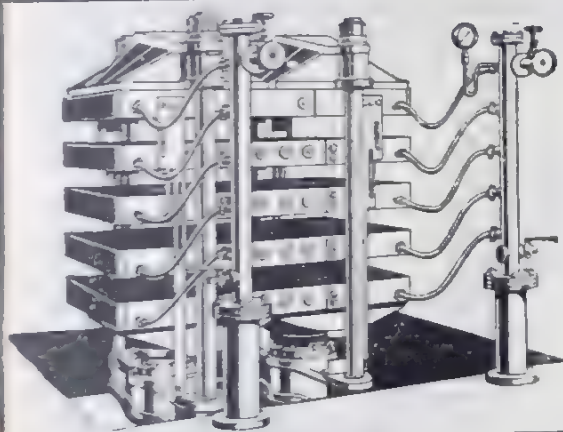
a) i giornali dovrebbero essere spediti [illegible] qualunque sia il Paese di pubblicazione, [illegible]*ascia con l'indirizzo degli abbonati*, anzichè *in pacchi* indirizzati direttamente agli uffici di destinazione, i quali dovendo scrivere in ogni copia del giornale l'indirizzo dell'abbonato, potrebbero far subire ai giornali stessi qualche ritardo;

b) l'elenco delle pubblicazioni dovrebbe essere inviato agli uffici postali entro il mese di novembre;

c) maggiore speditezza nel comunicare in tempo utile, alle amministrazioni dei giornali, gli abbonamenti accettati, in modo che essi abbiano esecuzione alla data dalla quale decorrono; rendendo possibile ai richiedenti di provvedere all'abbonamento a mezzo della posta, anche pochissimi giorni prima dell'inizio dell'abbonamento.

Abbonamento ai giornali e periodici interni, dall'interno.

Occorre presentarsi agli uffici postali con una copia della pubblicazione, per rilevarne il prezzo di associazione, non esistendo l'elenco come per i giornali esteri, almeno 4 giorni prima dell'inizio dell'abbonamento.

Nessuna convenienza ha il pubblico a servirsi di questo servizio, dovendo pagare un *diritto di commissione di una lira* (era di L. 3 fino all'agosto 1927), mentre versando l'importo dell'abbonamento nel *Conto corrente postale* intestato al giornale, paga: *nessuna tassa* se abita in un capoluogo di provincia, e

[illegible] *centesimi* se abita in altra località. Ha un'economia anche servendosi dei vaglia [illegible] per gli abbonamenti fino a L. 50.

[illegible] statistiche infatti si rileva il completo [illegible]ressamento del pubblico per quest'ul[illegible] [illegible]rvizio, invece gli *abbonamenti a giornali* [illegible]*ri, dall'Italia*, da N. 2317 nel 1925, rag[illegible]ro il numero di 10.770 nel 1926, 23.173 [illegible] [illegible]27; e gli *abbonamenti dall'estero a gior*[illegible] [illegible]*liani* furono rispettivamente 10.294, [illegible] e 12.267. Il forte aumento degli abbo[illegible]ti a giornali stranieri è dovuto, in parte, [illegible]zione del sistema di raccolta da parte [illegible] [illegible]itori.

Un telegramma per Singapore (penisola di Malacca).

[illegible] lettore ci scrive meravigliandosi perchè, [illegible]o spedito un telegramma a Singapore, [illegible] fatto pagare, per tassa, più del doppio [illegible]llo che avrebbe dovuto e deplorando [illegible]n lo si sia avvertito delle diverse tasse, [illegible] quali, a sua insaputa, si è applicata la [illegible]stosa.

Siamo d'accordo col lettore e condividiamo [illegible] riprovazione sull'accaduto. L'ufficio, al [illegible] venne presentato il telegramma per Singapore, lo ha accettato ed inoltrato per [illegible] *Italcable* (*Anzio-Azzorre-Cavi transatlan*[illegible] *americani-S. Francisco California*) che è la più costosa, per quella destinazione (tassa per parola lire oro 7,70 al cambio del 270 % Lit. 28,50), mentre avrebbe potuto, cortesemente e con franchezza, avvertire il mittente che il telegramma si poteva spedire per vie più brevi e meno costose, quali la *Via Malta* o *Trieste-Eastern-Madras* (*Kedah*) o la *Via Berlino-Indo-Madras* (*Kedah*) la cui tassa per parola, per ambedue le vie, è di lire oro 3,55 (col cambio del 270 % Lit. 13,15), in modo che il mittente avrebbe potuto scegliere quale più gli conveniva. Abbiamo detto «cortesemente avvertire» perchè l'ufficio accettante, essendo l'ufficio sociale della Compagnia dei cavi sottomarini «Via Italcable» nessun dovere aveva di farlo, se non per un senso di cortesia e di franchezza, prescindendo da ogni interesse commerciale, in questo caso inopportuno, data la non conoscenza del mittente delle varie tasse. Se si fosse trattato invece di un ufficio telegrafico governativo, questo, non solo doveva indicare al mittente quali erano le vie per una data destinazione e quale la tassa per ciascuna di quelle vie, ma aveva l'obbligo di accettare senz'altro il telegramma per *Via Malta* o *Trieste-Eastern*, meno costosa, poichè il telegramma gli veniva presentato senza alcuna indicazione di via. Vogliamo sperare che la Compagnia «Italcable», ad evitare simili incresciosi incidenti, vorrà impartire ai propri uffici le opportune disposizioni.

Posta aerea.

Le nuove linee aeree utilizzabili per la trasmissione delle corrispondenze sono:

Milano-Roma;
Roma-Siracusa-Tripoli;
Roma-Genova-Barcellona

La prima è trisettimanale e cioè il lunedì, il [illegible] e il venerdì, con partenza da Mi[illegible] alle ore 11.50 e da Roma alle ore 12 [illegible] la parte da Ostia (presso Roma) ogni giovedì alle ore 7 e da Siracusa alle 13, arri[illegible] a Tripoli alle 16.45; al ritorno parte da Tripoli [illegible] sabato alle ore 6,30 e da Siracusa alle ore [illegible] arrivando a Ostia alle 16,55. La terza [illegible]ttua ogni lunedì con partenza da Ostia alle ore 7, da Genova alle ore 10,30 e [illegible] a Barcellona alle 17,30; il ritorno, ogni [illegible] partenza da Barcellona alle 7, [illegible] 14 30 e arrivo a Ostia alle 17,30. [illegible] al trasporto sono ammesse solo le corrispondenze [illegible]narie. Le *sopratasse* per il [illegible] *che devono essere pagate me*[illegible] *degli appositi francobolli di* [illegible] per le linee Milano-Roma e Roma-Tripoli, di L. 0,50 per le lettere e [illegible] postali (per ogni 15 grammi o frazione), [illegible] corrispondenza, cartoline illustrate, [illegible] da visita, partecipazioni, fatture [illegible]iali e cedole di commissione libraria; di L. 0,20 per le carte manoscritte, stampe, campioni (ogni 50 grammi o frazione).

Per la linea Roma-Barcellona le sopratasse sono rispettivamente di L. 1,20 (le lettere per ogni 20 grammi o frazione) e L. 2.

La linea aerea *Trento-Monaco* è sospesa durante il periodo invernale, ma è rimasta attiva la linea *Milano-Trento*.

Tessere rilasciate dall'« Unione Nazionale Ufficiali in congedo d'Italia ».

L'« Unione Nazionale Ufficiali in congedo d'Italia » rilascia ai propri iscritti una tessera di riconoscimento che, avendo le essenziali caratteristiche richieste, è stata ritenuta valida agli effetti dell'accertamento della identità personale nelle operazioni postali (riscossione di vaglia, ritiro di assicurate e di raccomandate, ecc.). Questa tessera va aggiunta a quelle indicate in questa Rivista a pag. 985 del fascicolo di *agosto 1927* e fra le quali trovasi anche la tessera del *Touring Club Italiano*.

Servizio telefonico diretto fra l'Italia e la Cecoslovacchia.

Al servizio telefonico internazionale è stata aperta recentemente la linea Vienna-Brunn-Praga. A mezzo di questa linea ed usufruendo della rete telefonica austriaca, l'Italia e la Cecoslovacchia potranno comunicare direttamente.

Una stazione radiotelefonica nella Repubblica di S. Marino.

Con una Convenzione stipulata fra la Repubblica di S. Marino ed il Governo Italiano, [illegible] di S. Marino [illegible]

[illegible]

TRA I LIBRI

[illegible]

[illegible] ricordare con gioia: ricordare [illegible]

È questo [illegible] che anima tutti i volumi già pubblicati della collana dei *Commentari* [illegible] che il Duce volle costituisse uno dei momenti della celebrazione del Decennale.

Temi, per i [illegible] volumi che costituiranno la serie li ha dettati personalmente il Duce: non è la storia [illegible], precisa e documentata se si vuole, ma uniforme, di tutta la nostra guerra; sono bensì quadri vivaci, pieni di vita e di passione, di momenti o di aspetti particolari dell'epopea.

Il Duce, nello stabilire tali temi, li ha scelti in modo da inquadrare nelle sue linee maestre tutta la nostra guerra. Ma il rilievo che è dato in tutti questi volumi alla figura del nostro soldato è possente. Gli altri elementi del dramma rimangono — in questa rievocazione, che è celebrazione — in secondo piano, rispetto al suo grande protagonista.

E questo protagonista è unico: è il soldato che martella dal M. Nero al mare la formidabile cintura che il nemico ha steso a propria difesa, nelle «*Undici offensive dell'Isonzo*»; è il soldato che con la sua volontà disperata, rallenta e ferma l'onda nemica nella «*Offensiva austriaca nel Trentino*»; che insegna come si combatte nel nome d'Italia «*Oltre Adriatico*»; che beve con religione l'acqua del fiume sacro nella «*Battaglia del Piave*»; è il soldato de «*Le nobili Fanterie*», di «*La gesta e gli eroi*», de «*Le battaglie di Gorizia e della Bainsizza*»; ufficiale o gregario è sempre lui, il soldato italiano.

Non è anonimo qui: non è l'ignoto milite: ha un nome, anzi ha cento e cento nomi, ha il nome delle brigate, ha il numero dei reggimenti. È un protagonista unico, ma son cento personaggi in lui.

E noi, leggendo questi volumi, dovuti alla [illegible] del Generale Maravigna, del Generale Schiarini, del Generale Businelli, del Colonnello Dupont, del Tenente Colonnello Fiocca, del Maggiore Tosti, del Colonnello Geloso, ritroviamo sempre, nel nome e nelle gesta di quei personaggi, il soldato d'Italia, nelle tante personificazioni che ha dovuto assumere per agire nel dramma.

E' il motivo fondamentale: ricordare per poter esaltare con sacrosanto diritto, ricordare non per piangere i caduti ma per farne [illegible]mi della Patria, ricordare perchè quando si è stati grandi non si ha più il diritto di vivere se non essendo degni della propria gloria.

Ricordare: questi sette volumi ricordano, e ricorderanno gli altri che Gioacchino Volpe e i Colonnelli Caracciolo, Sticca e ancora il Colonnello Dupont ci daranno fra breve: *«Ottobre 1917 - Dall'Isonzo al Piave»*, *«Le truppe italiane in Francia»*, *«Le operazioni degli Alpini»* e *«La Battaglia di Vittorio Veneto»*.

Ricordare per avere lo spirito ed il cuore in stato di grazia per intendere la parola finale che Benito Mussolini dirà — e sarà monito e vaticinio — chiudendo la rievocazione del passato con un volume che avrà un titolo d'avvenire: *«Domani»*.

VALLINI AVV. ALBERTO. – *Legislazione fascista.* – (Edito a cura del Gruppo d'Azione «Scuole del Popolo»), con prefazione dell'On. Prof. Gioacchino Volpe della R. Università di Roma. Milano, 1928, VI., pag. XIV-103: L. 5.

Nota giustamente il Prof. Gioacchino Volpe nella sua efficace prefazione che il lavoro riformatore che fu compiuto in questi ultimi anni in Italia, può richiamare alla memoria quello compiuto subito dopo il 1860, quando si dovè febbrilmente impiantare la nuova grande azienda che si chiama lo Stato Italiano. Di qui l'opportunità di raccogliere in un volumetto sintetico il complesso vasto e ponderoso della nuova legislazione fascista, perchè i cittadini italiani possano con facilità conoscere i nuovi ordinamenti e le leggi recenti che reggono la vita nazionale. Soggiunge l'On. Volpe e noi ripetiamo con lui: «Dare di questa legislazione un'idea chiara ai giovani italiani, ecco quello che si è proposto opportunamente l'Avv. Alberto Vallini. Impresa non facilissima, chè bisognava liberar l'opera del legislatore dal tecnicismo giuridico, metterne in rilievo le linee direttive, presentarla non come congerie di leggi, ma come cosa viva, documento di vita. A me pare che l'Autore vi sia riuscito. Lode sua, e anche lode del *Gruppo d'Azione per le Scuole del Popolo* che, promuovendo questa piccola ma utile pubblicazione, ha aggiunto un'altra benemerenza alle molte che esso già conta nei riguardi della scuola e della coltura del popolo».

Periodici Italiani scientifico-tecnici a cura del Segretario Generale del Consiglio nazionale delle ricerche (1ª edizione provvisoria, 1927) Venezia, Officine Grafiche Carlo Ferrari, pag. 176.

Il Consiglio Nazionale delle Ricerche con sede a Roma sta pubblicando, in volumi annuali la Bibliografia scientifico-tecnica italiana: uno dei lavori preparatori indispensabili era quello di elencare i Periodici scientifico-tecnici che si pubblicano in Italia, e l'elenco fu pubblicato in un volumetto. Il Consiglio Nazionale delle Ricerche è persuaso che quest'elenco sia incompleto, ma esso spera che gli interessati vorranno rettificare le eventuali inesattezze e segnalare le possibili dimenticanze, così da permettere una compilazione più esatta e completa. Un elenco supplementare è già in avanzato corso di stampa, a cui subito seguirà un secondo, al quale verrà allegato l'indice sistematico generale, per città e materia. Le eventuali comunicazioni, potranno essere indirizzate al *Consiglio Nazionale delle Ricerche, Casella postale 489, Roma.*

BISCOTTINI UMBERTO. – *L'anima della Corsica.* – Volume primo, pag. XII-384; Volume secondo, pag. 388, con alcune illustrazioni fuori testo; Bologna, Nicola Zanichelli editore, 1928; prezzo dei due volumi: L. 35.

L'interessamento italiano per la Corsica, nell'attuale rifiorire di spiriti nazionali, si è fatto più vivo e continuativo. Da qualche anno si pubblica in Italia un *Annuario storico della Corsica*, dove furono inseriti studi storici di notevole valore; e a ciò corrisponde in Corsica un novello interessamento per le cose italiane e per la lingua dialettale côrsa, di cui sono vivamente illustrate, in giornali dell'isola, le caratteristiche, ed è pur messa in rilievo la costante influenza della parlata italica su di quella. I due volumi del Biscottini sono di notevole interesse, perchè, oltre ad un diffuso studio storico-letterario, l'autore pubblica in essi una ricchissima antologia di poeti dell'isola: una parte dei quali scrissero in lingua italiana e un'altra in côrso. La parlata côrsa è non soltanto facile e comprensibile dagli italiani della penisola (assai più di quel che non sembri accessibile il siciliano o il sardo), ma agile altresì, delicata, gentile, piena di un'intima armonia e di un'intima morbidezza. Perciò questa raccolta antologica è una let-

[illegible] destinata a vieppiù avvicinare [illegible] degli italiani del Regno, a quello [illegible] che i patriotti italiani del Risorgimento, da Mazzini a Tommaseo, considera[illegible] come di purissima schiatta italiana. [illegible] Mazzini infatti giudicava che l'isola [illegible] solo per aere, natura e favella, ma per « tendenze e spiriti generosi di patria » fosse italiana; ed in essa « ogni uomo si diceva d'Italia, seguiva con palpito i moti del centro e anelava a ricongiungersi alla Gran Madre ». Queste tradizioni, giustamente, devono essere conservate e ravvivate, perchè sono parte del nostro patrimonio nazionale.

Nuove iscrizioni e variazioni nell'elenco dei Soci del T. C. I.

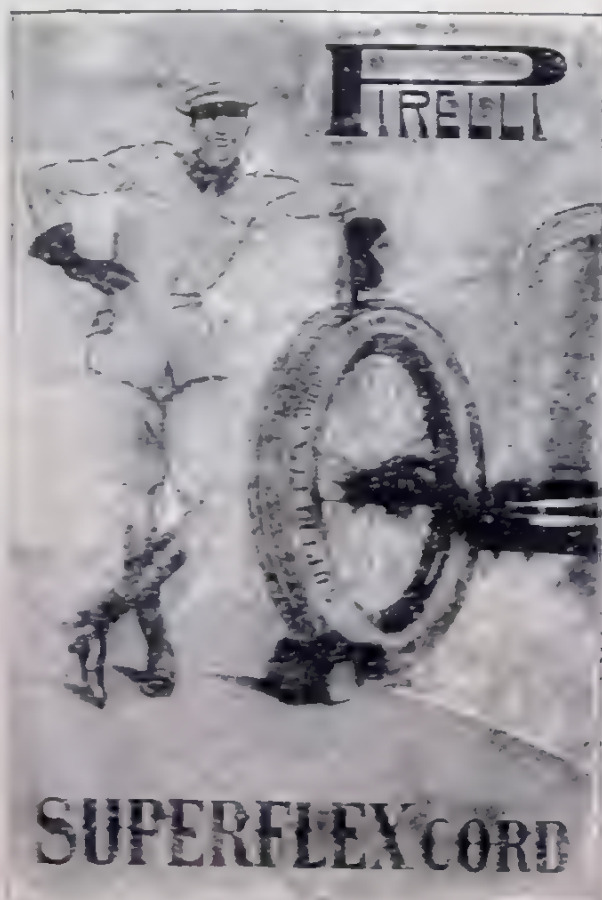
Statistica Soci nuovi 1928 dal 1 Luglio al 30 Settembre 1928.

(V. — Soci Vitalizi; Q. — Soci Quinquennali; A. — Soci Annuali).

Italia

[illegible]: V. 8; A. 9.
[illegible] V. [illegible] A. 30.
[illegible]
[illegible] A. 23.

BOLOGNA: V. 32; A. 26.
BOLZANO: V. 2; Q. 1; A. 35.
BRESCIA: V. 18; A. 15.
BRINDISI: A. 5.
CAGLIARI: V. 12; A. 16.
CALTANISSETTA: V. [illegible]; A. 1.
CAMPOBASSO: V. 6; A. 14.
CATANIA: V. 21; A. 10.
CATANZARO: V. 10; A. 28.
CHIETI: V. 2; Q. 1; A. 3.
COMO: V. 33; A. 73.
COSENZA: V. 25; A. 22.
CREMONA: V. 12; A. 8.

CUNEO: V. 6; A. 34.
ENNA: A. 3
FERRARA: V. 10; A. 10.
FIRENZE: V. 45; A. 53.
FIUME: V. 9; A. 4.
FOGGIA: V. 8; A. 18.
FORLI': V. 66; A. 8
FROSINONE: V. 7; A. 2.
GENOVA: V. 56; Q. 1; A. 55
GORIZIA: V. 8; A. 6.
GROSSETO: V. 6; A. 4.
IMPERIA: V. 10; Q. 2; A. 9
LECCE: V. 1; A. 9.

LIVORNO: V. 5; A. 12.
LUCCA: V. 6; A. 11.
MACERATA: V. 32; Q. 1; A. 1.
MANTOVA: V. 1; A. 12.
MASSA C.: V. 4; Q. 1; A. 10.
MATERA: V. 2; A. 4.
MESSINA: V. 18; A. 15.
MILANO: V. 240; Q. 4; A. 315.
MODENA: V. 15; A. 6.
NAPOLI: V. 125; Q. 4; A. 120.
NOVARA: V. 12; A. 63.
NUORO: V. 3; A. 16.
PADOVA: V. 11; A. 19.
PALERMO: V. 32; A. 31.
PARMA: V. 14; A. 10.
PAVIA: V. 9; A. 19.
PERUGIA: V. 21; A. 4.
PESARO-URBINO: V. 11; A. 8.
PESCARA: V. 1; A. 6.
PIACENZA: V. 4; A. 7.
PISA: V. 6; A. 15.
PISTOIA: V. 10; A. 4.
POLA: V. 14; A. 14.
POTENZA: V. 4; A. 9.
RAVENNA: V. 49; A. 6.
REGGIO CALABRIA: V. 11; A. 18.
REGGIO EMILIA: V. 18; A. 9.
[illegible]TI: V. 1; A. 2.
ROMA: V. 164; Q. 1; A. 150.
[illegible]
[illegible]ERNO: V. [illegible]; A. 23.
SASSARI: [illegible]
SAVONA: [illegible]
SIENA: V. 1; [illegible]
SIRACUSA: [illegible] A. 14.
SONDRIO: [illegible] A. 1.
SPEZIA: V. [illegible]
TARANTO: [illegible]
TERAMO: [illegible]
[illegible]
TORINO: [illegible] A. 132.
TRAPANI: [illegible] A. 9.
TRENTO: V. 16; A. 18.
TREVISO: V. 9; A. 14.
TRIESTE: V. 28; A. 18.
UDINE: V. 22; A. 23.
VARESE: V. 18; A. 37.
VENEZIA: V. 20; A. 26.
VERCELLI: V. 14; A. 5.
VERONA: V. 10; A. 13.
VICENZA: V. 9; A. 19.
VITERBO: V. 2; A. 3.
ZARA: V. 1; A. 1.

Colonie

CIRENAICA: V. 12; A. 3.
EGEO: A. 5.
ERITREA: V. 1; A. 1.
SOMALIA: V. 6; A. 2.
TRIPOLITANIA: V. 7; A. 7.
REP. S. MARINO: V. 1.

Europa

AUSTRIA: V. 1; A. 8.
CECOSLOVACCHIA: A. 1.
FRANCIA: V. 2; A. 14.
GERMANIA: V. 1; Q. 1; A. 8.
GRECIA: V. 1; A. 1.
INGHILTERRA: V. 2; Q. 1; A. 32.
JUGOSLAVIA: A. 1.
MONACO (Principato): A. 1.
NORVEGIA: V. 1.
PAESI BASSI (Olanda): A. 2.
POLONIA: A. 2.
PORTOGALLO: A. 1.
ROMANIA: A. 4.
SPAGNA: V. 1; A. 4.
SVIZZERA: V. 5; A. 3

Africa

ABISSINIA: A. 1.
CONGO BELGA: A. 1.
EGITTO: A. 7.
MAROCCO: A. 2.

Australia

NUOVA ZELANDA: V. 2.

America Settentrionale

CANADA': A. 5.
STATI UNITI: V. 4; Q. 1; A. 19.

America Centrale

GUATEMALA: A. 1.

America Meridionale

ARGENTINA: V. 15; Q. 1; A. 20.
BRASILE: V. 8; A. 3.
PERU': A. 1.
URUGUAY: V. 1; A. 1.

Asia

TURCHIA: V. 2.
INDIA: V. 1; A. 1.

Statistica dei Soci al 31 ottobre 1928.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 ottobre 1928			**N.**	**199 777**
Soci Nuovi per il 1928 iscritti alla stessa data			**»**	**21 822**
Soci Vitalizi iscritti al 31 dicembre 1927	**N.**	**109 317**		
Soci Vitalizi iscritti al 31 ottobre 1928	**»**	**9 575**		
			»	**118 892**
Totale Soci			**N.**	**340 491**
Presumibili rinnovi e nuove iscrizioni per il 1928 dal 31 ottobre al 31 dicembre 1928			**»**	**9 700**
Totale Soci			**N.**	**350 191**

Unica acqua
purgativa
naturale
italiana
adottata
dal Regio
Esercito
e dalla Regia
Areonautica
SILA

INDICE GENERALE DELL'ANNO 1928

Imprese, impianti industrie e scoperte.

Scienze naturali - Bellezze naturali.

Colonie e Possedimenti.

Aeronautica – Navigazione.

Scavi.

Varie – Folclore.

Vita del Touring.

Notizie ed Echi.

Autori.

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano (105), Corso Italia, 10.

Condirettore responsabile:
Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Stampa: *Testo:* Arti Grafiche G. Modiano & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.
Notizie ed Echi e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.